RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELSTRATEGIE (REOS)
NOORDELIJKE RANDSTAD, ZUIDELIJKE RANDSTAD EN BRAINPORT EINDHOVEN

Bestuurlijke intentieverklaring: visie, ambities, opgaven en aanpak.
9 juni 2016

Ondergetekenden:

1. Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Economie, Lucht- en Zeehaven, Monumenten, Kunst en Cultuur, Lokale Media, Deelnemingen en Stadsdeel Centrum, mevrouw K. Ollongren, handelend als bestuursorgaan, mede namens de Metropoolregio Amsterdam;
2. Het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening, Vastgoed, Sport en Dierenwelzijn, de heer P.F.C. Jansen, handelend als bestuursorgaan;
3. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, namens deze de gedeputeerde Ruimte en Wonen, mevrouw J. Geldhof, handelend als bestuursorgaan, mede namens de Metropoolregio Amsterdam;
4. Gedeputeerde Staten van Utrecht, namens deze de gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie en Toerisme, Wonen en Binnenstedelijke Ontwikkeling en Energietransitie, de heer P. van den Berg, handelend als bestuursorgaan;
5. Gedeputeerde Staten van Flevoland, namens deze de gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling, de heer J. Lodders, handelend als bestuursorgaan;
6. Het bestuur van de Economic Board Utrecht, vertegenwoordigd door de voorzitter de heer H.W. Broeders;
7. De Amsterdam Economic Board, vertegenwoordigd door de directeur mevrouw N Tellegen;
8. Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag, te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Kenniseconomie, Internationaal, Jeugd en Onderwijs, mevrouw I.K. van Engelshoven, handelend als bestuursorgaan, mede namens de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag;
9. Het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur, de heer P.J. Langenberg, handelend als bestuursorgaan, mede namens de metropoolregio Rotterdam-Den Haag;
10. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, namens deze de gedeputeerde Ruimtelijke Ordening en Wonen, Economie en Innovatie, Luchtvaart en Grondzaken mevrouw A.W. Bom-Lemstra, handelend als bestuursorgaan;
11. Het bestuur van de Economische Programmaraad Zuidvleugel, vertegenwoordigd door de voorzitter de heer A.F. van der Touw;
12. Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven, te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Ruimtelijke Ordening en Financiën, de heer W.S. Seuren, handelend als bestuursorgaan;
13. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, namens deze de gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking, de heer C.A. van der Maat, handelend als bestuursorgaan;
14. Het bestuur van de Stichting Brainport Eindhoven, vertegenwoordigd door de heer J.M.L.N. Mikkers;
15. De Minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, handelend als bestuursorgaan;
16. De Minister van Economische Zaken, de heer H.G.J. Kamp, handelend als bestuursorgaan;
17. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de heer R.H.A. Plasterk, handelend als bestuursorgaan.

Hierna allen tezamen genoemd: Partijen;

Partijen 1 tot en met 7 behoren tot de Noordelijke Randstad.
Partijen 8 tot en met 11 behoren tot de Zuidelijke Randstad.
Partijen 12 tot en met 14 behoren de Brainport Eindhoven.

Overwegende dat:

a. er een gedeelde visie bestaat op het belang van een gezamenlijke ruimtelijke-economische ontwikkelstrategie;
b. de internationale concurrentiepositie van ons land sterk wordt bepaald door innovatie van bedrijven en kennisinstellingen en door de agglomeratiekracht van de drie grote stedelijke regio's (Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven), hun onderlinge verwevenheid in het netwerk en hun inbedding in internationale netwerken. Hun stedelijke dichtheid versterkt de agglomeratiekracht.
c. de stedelijke regio's afzonderlijk en in combinatie internationaal een sterke positie innemen, maar die positie vraagt onder invloed van internationale ontwikkeling aandacht en versterking. Stedelijke regio's in Nederland moeten concurreren met stedelijke regio's in Europa en in toenemende mate daarbuiten. Zij moeten daarbij een antwoord geven op grote mondiale trends op het gebied van bevolking, economie, technologie en digitalisering en op urgente maatschappelijke vraagstukken zoals energietransitie, een nieuwe economie door innovatie en leefbare en gezonde steden;
d. de ambitie is om tot de top-3 in Europa en top-5 in de wereld te (blijven) behoren. Hiermee wordt invulling gegeven aan nationale ambities (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Agenda Stad), alsmede aan de strategische plannen van de drie stedelijke regio's;
e. het polycentrische karakter van de stedelijke structuur een belangrijke concurrerende kwaliteit is en dus ook uitgangspunt voor de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie is;
f. de urgentie wordt onderkend om, gelet op de toenemende internationale concurrentie tussen stedelijke regio's te investeren in de verdere versterking van concurrentiekracht en innovatievermogen;
g. er overeenstemming bestaat over de prioritaire ruimtelijk-economische opgaven (toplocaties/innovatiemilieus, connectiviteit en knooppunten) en daaruit afgeleide integrale gebiedsontwikkeling, zoals beschreven in de toelichting onder de hoofdstukken 3 en 4;
h. de in de toelichting bij de intentieverklaring genoemde projecten geven een indicatie van de maatregelen en zullen verder worden beschouwd bij het opstellen van een uitvoeringsagenda REOS.
i. de visie en de prioritaire opgaven deel uitmaken van de op te stellen Nationale Omgevingsvisie, de inzichten van de Studiegroep Openbaar Bestuur ('Maak Verschil') en de (Europese) samenwerking van Agenda Stad en de daaraan verbonden City Deals;

komen overeen:

1) Doel

Met deze bestuurlijke intentieverklaring beogen partijen op basis van de hier geformuleerde visie, ambitie en aanpak te komen tot een gezamenlijke ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie voor de Noordelijke Randstad, de Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven.

2) Afspraken

2.1 Partijen streven ernaar om de beleidsinzet te richten op een aantal prioritaire opgaven en gebieden zoals genoemd in 2.2 tot en met 2.10 en die verder worden toegelicht in de toelichting.

2.2 Partijen wijzen daartoe de volgende toplocaties aan als essentieel en cruciaal:

a) Campussen: Amsterdam Science Park, Utrecht Science Park, Leiden Bio-Science Park, TIC-Delft en High Tech Campus Eindhoven (inclusief ASML).
b) Gemengde zakencentra: Schiphol / Zuidas, Utrecht Stationsgebied, Den Haag Central Innovation District / Internationale Zone, Binnenstad Rotterdam en Eindhoven stationsomgeving.
c) Stedelijke transformatiegebieden: Amsterdam Zaan-IJ corridor, Utrecht Merwedekanaalzone, Eindhoven Strijp S, Den Haag Central Innovation District/Binckhorst en Rotterdam Innovation District.
d) Grootschalige productielandschappen: Duurzame Westas (MRA), Mainport & Greenports Zuidelijke Randstad en Innovatieve maakindustrie Brainport (Eindhoven).

2.3 Partijen streven naar de versterking van de inbedding van de toplocaties in de internationale en stadsregionale netwerken (Daily Urban Systems);

2.4 Het gaat daarbij om de volgende verbindingen vanuit ruimtelijk economisch perspectief:

- Voor- en natransport ('first & last miles') naar campussen en stedelijke transformatiegebieden, te weten:
  - Campussen:
    - Amsterdam Science Park: extra indirecte aansluiting via de afslagen van S113 en op de A10, nieuwe hoogwaardige tramverbinding met Amstelstation en investeringen in fiets en weg (tunnel);
    - High Tech Campus Eindhoven (inclusief ASML): verbeteren bereikbaarheid Eindhoven CS naar HTC inclusief ASML (OV, fiets);
    - Leiden Bio-Science Park: Leiden CS met het westelijke einde van Leiden Bio Science Park - fiets en geautomatiseerd vervoer;
    - TIC-Delft: verbindingen fiets en geautomatiseerd vervoer tussen Delft CS en het hele TIC gebied;
    - Utrecht Science Park: verbeteren bereikbaarheid Utrecht CS naar USP vraagt OV-oplossing, ondersteund door andere modaliteiten;
  - Stedelijke transformatiegebieden:
    - Den Haag Central Innovation District/Binckhorst;
    - Eindhoven Strijp S;
    - Rotterdam Innovation District (onder andere RDM), ontsluiting RDM-terrein, Merwe4havens.
    - Utrecht Merwedekanaalzone;
    - Amsterdam Zaan - IJ corridor (onder andere Buiksloterham, Hembrug, NDSM, Achtersluispolder) nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en fiets;
- Internationale verbindingen:
  - Schiphol, als dé entree van Nederland;
  - verbinding Noordelijke Randstad–Duitsland;
  - verbinding Noordelijke Randstad–Zuidelijke Randstad-Breda-Brussel/Parijs/Londen;
  - verbinding Zuidelijke Randstad–Eindhoven–Rhein-Ruhrgebied;

2.5 Partijen streven naar verdichting (woningen, bedrijven, voorzieningen) rondom knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt 'vervoerswaarde' opgebouwd ter vergroting van de effectiviteit van investeringen in infrastructuur;

2.6 Partijen geven daarbij prioriteit aan verdichting rondom grote internationale XL-knooppunten:

- Amsterdam CS: de noordelijke IJ-oever als onderdeel van Zaan-IJ-corridor;
- Den Haag Central Innovation District (Stationsdriehoek CS, HS, Laan van NOI);
- Eindhoven CS;
- Rotterdam CS (inclusief Blaak);
- Utrecht CS (met name Westzijde);

2.7 Partijen spreken af om bij de verdichting rondom knooppunten de systematiek van het College van Rijksadviseurs te hanteren (zie toelichting);

2.8 Partijen streven naar een meer flexibele, adaptieve en integrale investeringsstrategie, zodat investeringen op elkaar kunnen worden afgestemd. Voor rijksinvesteringen zal, waar van toepassing, het MIRT-proces en de MIRT-spelregels worden gevolgd, waarbij nut en noodzaak van het project zal moeten worden aangetoond;

2.9 Partijen werken aan het creëren van algemene voorwaarden, die het bovenstaande mede mogelijk moeten maken. Het gaat daarbij om kwaliteitsverbetering van voor- en natransport, om - waar nodig en mogelijk - toepassing van de Crisis- en herstelwet en om het maken van brede afwegingen (inclusief economische waarde) bij beslissingen over infrastructuur. Voorts wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van andere vormen van concessieverlening en flexibilisering van het MIRT;

2.10 Partijen werken deze intentieverklaring verder uit in een adaptieve uitvoeringsagenda, die medio 2017 gereed zal zijn. Hierin zal aandacht zijn voor en zullen afspraken gemaakt worden over:

- uitvoering van de prioritaire opgaven, zoals hiervoor benoemd;
- verdere verkenning van andere opgaven in het bijzonder ten aanzien van het woon- en leefklimaat;
- de 'governance' van de regionaal-economische ontwikkelstrategie;
- de doorwerking in de Nationale Omgevingsvisie, het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, de Lange Termijnverkenning Wegen en de relevante City Deals van de Agenda Stad;
- de doorwerking en wisselwerking met de ondersteunende regionale agenda's en visies;
- de beleidsinzet ter versterking van het innovatief vermogen;
- het creëren van living labs gericht op maatschappelijke opgaven, die voor bedrijven een (internationaal) marktvenster kunnen zijn (mogelijke thema's zijn smart mobility, circulaire economie en E-Health).

3) Slotbepalingen

3.1 *Periodiek overleg*
Alle in deze bestuurlijk intentieverklaring genoemde afspraken worden zo snel mogelijk ter hand genomen. Over de voortgang voeren partijen periodiek overleg.

3.2 *Afdwingbaarheid*
Partijen komen overeen dat de afspraken in deze bestuurlijke intentieverklaring niet in rechte afdwingbaar zijn.

3.3 *Inwerkingtreding en looptijd*
Deze bestuurlijke intentieverklaring treedt in werking met ingang van de dag na de dag van de laatste ondertekening en eindigt medio 2017 bij de vaststelling van een uitvoeringsagenda. Bij een verwachte latere vaststelling van de uitvoeringsagenda treden partijen met elkaar in overleg over de verlenging van de looptijd van de bestuurlijke intentieverklaring.

3.3 *Opzegtermijn*
Elke partij kan te allen tijde met inachtneming van een opzegtermijn van één maand schriftelijk opzeggen. Wanneer een partij de intentieverklaring opzegt, beraden de overige partijen zich over de gevolgen daarvan voor de intentieverklaring en de nadere uitwerking van de acties en onderwerpen.

3.5 *Openbaarheid*
Deze bestuurlijke intentieverklaring wordt openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant. Daarnaast wordt binnen één maand na ondertekening de zakelijke inhoud van de afzonderlijke internetsites van partijen geplaatst. Persberichten of publieke aankondigingen in verband met de inhoud en uitvoering van deze overeenkomst zullen uitsluitend door partijen in onderling overleg en zoveel mogelijk gezamenlijk worden gedaan.

Aldus overeengekomen en ondertekend (het origineel wordt gearchiveerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de andere partijen ontvangen een kopie),

Wethouder Economie, Lucht- en Zeehaven, Monumenten, Kunst en Cultuur, Lokale Media, Deelnemingen en Stadsdeel Centrum van de gemeente Amsterdam

Mw. K.H. Ollongren

Wethouder Wonen en Ruimtelijke Ordening, Vastgoed, Sport en Dierenwelzijn van de gemeente Utrecht

Dhr. P.F.C. Jansen

Gedeputeerde Ruimte en Wonen van de provincie Noord-Holland

Mw. J. Geldhof

Gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie en Toerisme, Wonen en Binnenstedelijke Ontwikkeling en Energietransitie van de provincie Utrecht

Dhr. P. van den Berg

Gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling van de provincie Flevoland

Dhr. J. Lodders

Voorzitter Economic Board Utrecht

Dhr. H.W. Broeders

Directeur Amsterdam Economic Board

Mw. N. Tellegen

Wethouder Kenniseconomie, Internationaal, Jeugd en Onderwijs van de gemeente Den Haag

Mw. I.K. van Engelshoven

Wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur van de gemeente Rotterdam

Dhr. P.J. Langenberg

Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening en Wonen, Economie en Innovatie, Luchtvaart en Grondzaken van de provincie Zuid-Holland

Mw. A.W. Bom-Lemstra

Voorzitter Economische Programmaraad Zuidvleugel

Dhr. A. van der Touw

Wethouder Ruimtelijke Ordening en Financiën van de gemeente Eindhoven

Dhr. W.S. Seuren

Gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking van de provincie Noord-Brabant

Dhr. C.A. van der Maat

Bestuurslid Stichting Brainport

Dhr. J.M.L.N. Mikkers

Minister van Infrastructuur en Milieu

Mw. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister van Economische Zaken

Dhr. H.G.J. Kamp

Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Dhr. R.H.A. Plasterk

Datum: 9 juni 2016

Plaats: Rotterdam

HOOFDLIJNEN RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELSTRATEGIE

Toelichting op bestuurlijke intentieverklaring REOS

Inhoudsopgave

1. Ambitie: versterken internationale concurrentiepositie

1.1 Ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie (REOS)

Dit document bevat de hoofdlijnen voor de ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie voor de Noordelijke Randstad, de Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven. Het betreft een toelichting op een bestuurlijke intentieverklaring van de betrokken overheden en samenwerkingsverbanden om te komen tot een gezamenlijke ruimtelijk-economische strategie voor deze stedelijke regio's. In dit eerste hoofdstuk wordt de ambitie van de bestuurders toegelicht (paragraaf 1.2), mede in het licht van de huidige positie van de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven (paragraaf 1.3) en ruimtelijk-maatschappelijke vraagstukken in algemene zin (paragraaf 1.4). Hoofdstuk 2 gaat in op de manieren waarop het ruimtelijk-economische systeem van genoemde stedelijke regio's kan worden versterkt. Hoofdstuk 3 beschrijft een ontwikkelaanpak gericht op prioritaire gebieden en opgaven die de bestuurlijke partners van de intentieverklaring voor ogen staat. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op het vervolg en de samenhang met andere lopende (beleids)trajecten die van belang zijn voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de bedoelde stedelijke regio's.

1.2 Ambitie: versterken concurrentiekracht door vergroten agglomeratiekracht

De internationale concurrentiekracht van onze stedelijke regio's moet en kan sterker. Het Rijk en de overheden van de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven willen deze samen met de economic boards vergroten. De ambitie is om meer (internationaal opererende) bedrijven, instellingen (cultureel, onderwijs) en kenniswerkers naar deze stedelijke regio's te trekken.
Wereldwijd vormen stedelijke agglomeraties dé motor van de nationale economieën. Een mondiale concurrentie tussen wereldsteden heerst, als magneten voor investeerders en talent. Bedrijven zijn daar productiever omdat ze gevestigd zijn in de nabijheid van andere bedrijven, afnemers en gespecialiseerde toeleveranciers en omdat de afzetmarkt groot is. Bovendien bieden stedelijke agglomeraties een omvangrijke arbeidsmarkt met veel hoogopgeleiden en een gevarieerd aanbod aan voorzieningen. Kortom: deze wereldsteden hebben 'agglomeratiekracht'; daar komen kennis, kunde en kapitaal samen. In extremo komt dit uiting in zogeheten 'megacities'. Maar er is ook een keerzijde. Er is sprake van hoge grond- en huizenprijzen, een ongeplande suburbanisatie die goed regionaal openbaar vervoer onmogelijk maakt, met tegelijkertijd een ruimtelijke concentratie van werkgelegenheid[1]. Mede daardoor kennen deze steden vaak ongezonde omstandigheden met luchtverontreiniging door industrialisatie en verkeer. Ook is er sprake van filevorming, congestie en moeilijk bereikbare recreatieve groengebieden.

De Noordelijke en Zuidelijke Randstad vormen samen met de Brainport Eindhoven het economisch kerngebied van Nederland. Hier woont 37% van de Nederlandse bevolking, hier wordt 42% van het nationaal inkomen verdiend en hier vindt 50% van alle bedrijfsinspanningen op het gebied van Research & Development (R&D) plaats. Het gebied huisvest ook het grootste haven-industrieel complex, de vierde luchthaven van Europa en is sterk op zeker vier van de zes sleuteltechnologieën (nano-elektronica, advanced materials, advanced manufactoring, Photonics) die volgens de Europese Commissie significant zijn voor toekomstige innovaties. Het gebied vormt de motor van de Nederlandse economie en zorgt ervoor dat ons land in de top 5 van de meest concurrerende landen staat en een van de meest welvarende landen van de wereld is. Maar die positie is niet onbedreigd. De internationale concurrentie tussen stedelijke regio's neemt scherp toe en we staan voor een aantal grote (wereldwijde) uitdagingen en transformaties op het terrein van energie en klimaat, water, voedselvoorziening enz.

Om de internationale concurrentie tussen stedelijke regio's aan te kunnen moet vooral de innovatiekracht, de productiviteit en de agglomeratiekracht van de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven worden vergroot. De ambitie is om binnen vijf jaar bij de top-3 van de Europese stedelijke regio's en bij de top 5 van de wereld te (blijven) horen.

---

[1] Agglomeratievoordelen en de REOS, Roderik Ponds en Otto Raspe, Atlas voor gemeenten, Utrecht, 2015.

Polycentrisch karakter uitgangspunt
Het faciliteren van innovatie door de ontwikkeling van agglomeratiekracht is een middel om de concurrentiekracht van de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven te versterken. Dat betekent dat agglomeratievoordelen moeten worden vergroot en agglomeratienadelen moeten worden beperkt. Nederland heeft weliswaar geen agglomeraties als Londen en Parijs, maar ons groene metropolitane netwerk met relatief kleine, compacte steden omgeven door een grote diversiteit groen-blauwe gebieden heeft ontegenzeggelijk kwaliteiten en vormt een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Dit polycentrische karakter is een belangrijke concurrerende kwaliteit. Agglomeratienadelen als een slecht woon- en leefklimaat spelen daardoor minder een rol. Dat geldt ook voor het congestievraagstuk. Juist deze feiten bieden kansen. Het betekent dat agglomeratievoordelen worden vergroot met behoud en versterking van bestaande kwaliteiten. Het bestaande polycentrische karakter is dan ook uitgangspunt voor de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS). Van daaruit wordt ingezet op versterking van de agglomeratiekracht.

1.3 Huidige positie Randstad en Brainport Eindhoven

Ook in Nederland zijn de stedelijke regio's de motor van economische groei. Het PBL[2] illustreert dit aan de hand van de groei van het aantal banen in stedelijke regio's in Europa, die hoger ligt dan in niet-stedelijke regio's. Dat geldt nog meer voor Nederlandse stedelijke regio's waar de banengroei zelfs het dubbele bedraagt van die in andere Europese stedelijke regio's. Ondanks de relatief beperkte omvang van de Nederlandse steden, lijken ze het in dit opzicht nog niet zo slecht te doen. Maar in vergelijking met de Europese top van stedelijke regio's - zoals München, Londen, Kopenhagen en Parijs - is het beeld minder rooskleurig. Volgens de Randstadmonitor 2014 bijvoorbeeld, kent de Randstad een hoge mate van inactiviteit, zijn er relatief lage investeringen in R&D (zowel publiek als privaat) en is het Bruto Regionaal Product per hoofd laag ten opzichte van de topregio's (10^{e} plaats van twintig regio's). Uit de monitor blijkt ook dat vooral de Noordelijke Randstad in de jaren na de Randstadmonitor 2014 (data tot en met 2012) het relatief beter heeft gedaan, ook in internationaal perspectief. De Brainport Eindhoven presteert de laatste jaren economisch beter dan de Nederlandse economie als geheel, maar het BRP per hoofd ligt ook hier onder dat van de Europese topregio's[3]. Kortom, de regio's doen het economisch niet slecht, maar er valt nog wel veel te verbeteren. Zeker als we ons willen meten met de (Europese) top.

In het economische kerngebied van Nederland hebben zich in de loop van de laatste halve eeuw verschuivingen voorgedaan. De Brainport Eindhoven is een sterke economische speler geworden waar zich veel van de 'nieuwe economie' heeft ontwikkeld, vooral in de innovatieve hightech maakindustrie. De Nederlandse stedelijke regio's en hun gezamenlijke, verbindende netwerken raken ook steeds meer verankerd in het Noordwest-Europese stedensysteem. De Randstad en de Brainport Eindhoven liggen er midden in met krachtige stedelijke regio's in onze directe omgeving. Het gaat dan om de Vlaamse Ruit, het Rhein-Ruhrgebied (de zogeheten ABC-regio: Amsterdam-Brussel-Cologne) en - verder weg - London en Parijs. Internationaal gezien treden economische processen, markten en interacties tussen personen en bedrijven en instellingen op een steeds hoger ruimtelijk schaalniveau op. Goede internationale netwerken met bijvoorbeeld de Vlaamse Ruit en het Rhein-Ruhrgebied zijn daarom steeds belangrijker, net als de verbindingen tussen de economische clusters binnen de stedelijke regio's.

Nederland mag zich wel in een groeiende populariteit verheugen: zowel het aantal investeringsprojecten van internationaal opererende bedrijven in Nederland, als de daarmee gemoeide investeringen en banen, vertonen een stijgende lijn[4]. De Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven zijn goed voor een groot deel van die investeringen. De Verenigde Staten zijn nog altijd de grootste investeerder, maar tezamen zijn de Aziatische landen China, Zuid-Korea, Japan, Taiwan en India inmiddels in aantallen projecten belangrijker. Sectoraal zijn ICT en Life Sciences prominent aanwezig. Ook de toegenomen aandacht voor 'startups' valt op en met het Amsterdamse Ayden.[5] is er zelfs sprake van een 'unicorn'[6].

---

[2] De verdeelde triomf, verkenning van stedelijk-economische ongelijkheid en opties voor beleid, Ruimtelijke Verkenningen 2016, PBL 2016.
[3] CBS, Brainport Monitor 2015 en Randstadmonitor.
[4] NFIA Results 2015, p. 6-7.
[5] Ayden is een bedrijf dat online betalingsmogelijkheden voor diensten van andere bedrijven aanbiedt.
[6] Een unicorn is een startup die wordt gewaardeerd op tenminste 1 miljard dollar.

Ruimtelijk-economische profielen binnen de Randstad en Brainport Eindhoven
Bij de metropoolregio Amsterdam denken we meteen aan internationaal zaken doen, Schiphol, de stad als broed- en testplaats van creatieve ideeën en de aantrekkingskracht op toeristen. De regio Utrecht richt zich met het Utrecht Science Park op 'life sciences', duurzaamheid en gezondheid (Healthy Urban Living). De metropoolregio Rotterdam Den Haag investeert in de 'next economy': de innovatie van de haveneconomie, de nieuwe maakindustrie, greenports en de verbreding van Internationale stad van Vrede & Recht met Safety & Security (Den Haag). De technologisch hoogwaardige industrie en design zijn typerend voor de Brainport Eindhoven. Zo vullen de ruimtelijk-economische profielen van de stedelijke regio's elkaar in veel opzichten aan. Bovendien raken de drie regio's meer en meer met elkaar verbonden door de relaties die inwoners, bedrijven en instellingen met elkaar hebben.

1.4 Maatschappelijke vraagstukken

De internationale concurrentie vindt plaats tegen de achtergrond van een aantal brede maatschappelijke vraagstukken: vormgeven aan een nieuwe economie door innovatie, de energietransitie en leefbare en gezonde steden. Stedelijke regio's, die een voorsprong nemen bij het vinden van een antwoord op deze vraagstukken zullen een concurrentievoordeel hebben. Het gaat dan om de leveringszekerheid van energie, de exportmogelijkheden van innovaties, het imago (het bieden van een 'show case') en om aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor bedrijven/instellingen en werknemers.

Nieuwe economie vraagt om innovatie
Het belang van een stedelijke kennisgedreven economie neemt toe. De toekomstige positie van Nederland voor het aantrekken en vasthouden van per definitie 'mobiele' internationale investeringen berust daarom in belangrijke mate op de aantrekkelijkheid van de stedelijke regio's. Deze zijn immers broedplaatsen voor innovatie, kennis en ondernemerschap. Hier trekt talent naar toe en juist dat talent vormt de meest onderscheidende vestigingsplaatsfactor van de toekomst[7]. Of het nu is op de campussen, in de binnensteden of in zakencentra: interactie en ontmoeting zijn een belangrijke voorwaarden voor innovatie. Cross-overs tussen economische sectoren dragen hier aan bij. Door stedelijke regio's beter te laten functioneren kan deze bijdrage worden vergroot. Dit vraagt onder andere om fijnmazige netwerken (en investeringen) tussen gebieden zoals 'central business districts' (zakencentra, afgekort CBD's), campussen en binnensteden. Agglomeratievoordelen treden vooral op binnen het regionale Daily Urban System[8]. Dat betekent dat met name de netwerken binnen het Daily Urban System moeten worden geoptimaliseerd en daarmee de verbindingen tussen (economische) kerngebieden in de regio's. Het faciliteren van nabijheid van activiteiten en functies en verdichting worden steeds belangrijker.

Energietransitie
Een ander belangrijk maatschappelijk vraagstuk is de energietransitie van fossiele naar duurzame energie. Nederland zal zijn klimaatdoelstellingen moeten waarmaken. Een forse inspanning is nodig, maar het kan ook leiden tot nieuwe verdienmodellen. Nederland heeft internationaal gezien belangrijke economische motoren met de beide mainports, de greenports, de dataport en de grootschalige productielocaties (logistiek, maakindustrie). De locatie van deze economische motoren worden aangeduid met het begrip 'productielandschappen'[9]. Voor de internationale concurrentie zijn deze van groot belang, maar het duurzame karakter moet worden versterkt. Ook hier speelt de roep om innovatie, vooral als het gaat om verduurzaming van de economie, circulaire economie, decentrale energieproductie en de inzet van smart-technologie. Op beperkte schaal wordt hier al aan gewerkt. In de glastuinbouw worden bijvoorbeeld initiatieven ontwikkeld voor energie- en warmteleverende kassen met faciliteiten voor tijdelijke opslag van warmte. Duurzaam geproduceerde gewassen hebben ook een concurrentievoordeel op klassieke gewassen. De economische opgave is om structureel de grootschalige productielandschappen meer circulair, innovatiever en groener te maken. De energietransitie draagt daaraan bij.

[7] BCI, 2015.
[8] Agglomeratievoordelen en de REOS, Roderik Ponds en Otto Raspe, Atlas voor gemeenten, Utrecht, 2015.
[9] Onder 'productielandschappen' wordt dus verstaan: die gebieden dan wel landschappen, waar de maninports, de greenports, de dataport en de grootschalige productielocaties voor de logistiek en de maakindustrie zijn gelegen.

Leefbare en gezonde steden
Een derde belangrijk vraagstuk is de voortdurende aandacht voor leefbaarheid in de stedelijke regio's. Bij de concurrentie tussen stedelijke regio's neemt het belang van een goed woon-, werk- en leefklimaat van hoogkwalitatieve vestigingslocaties steeds meer toe. Stedelijke regio's met schone lucht, weinig milieuoverlast, veel groen en ruimte voor schone mobiliteit en bewegen hebben de toekomst. Ons typische verstedelijkingspatroon met relatief kleine steden in het groen, biedt grote potenties op dit vlak. Maar door de forse verstedelijkingsdruk staat deze kwaliteit onder druk. Metropolitane parken en verbindingen met de stad dienen daarom te worden versterkt. En omwille van gezondheid zal in de stad de nadruk moeten worden gelegd op het openbaar vervoer, groen in de stad (ter vergroting van de hittebestendigheid) en goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

2. Opgaven: versterking ruimtelijk-economisch systeem

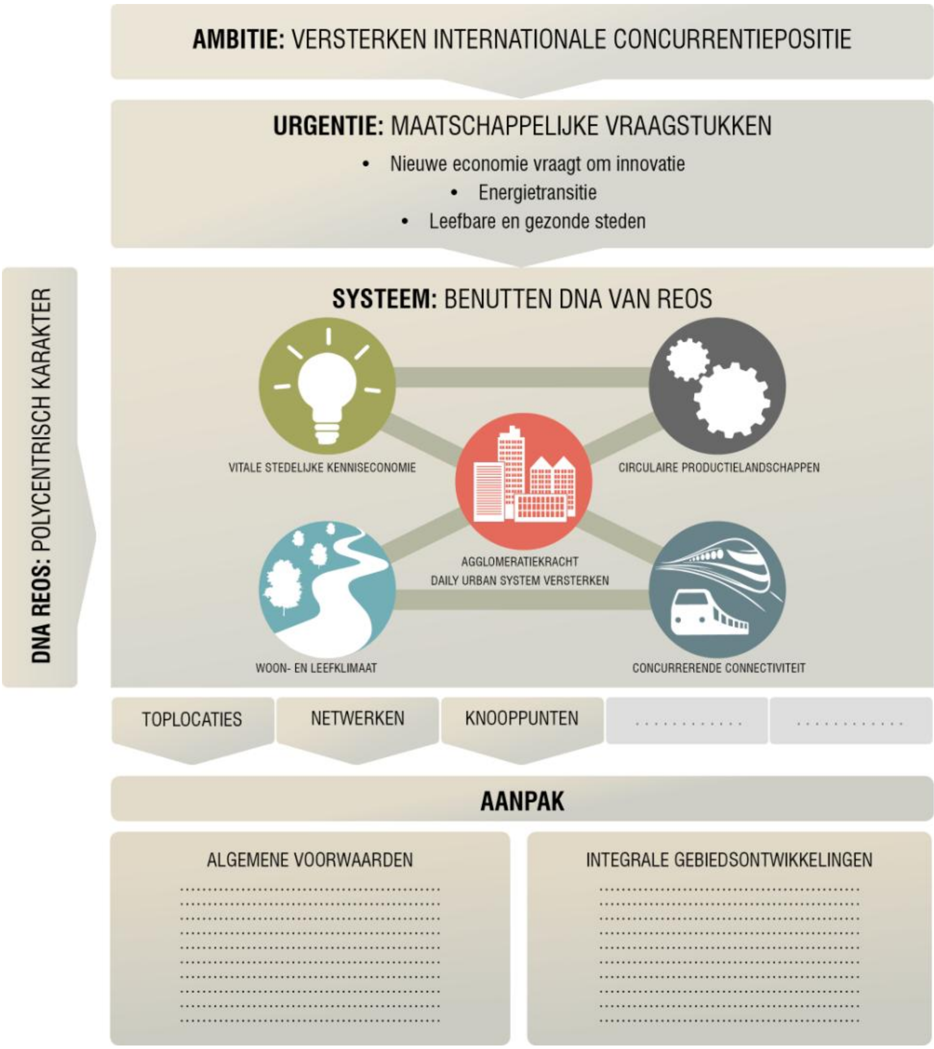
2.1 Opgaven én potenties

De ambitie van de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven, het uitgangspunt van het polycentrische netwerk, de positie in het internationale krachtenveld én de maatschappelijke vraagstukken leiden tot vier opgaven die centraal staan bij de formulering van een strategie voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Hoewel ook andere factoren bepalend zijn voor de internationale concurrentiekracht (opleidingsniveau, investeringsklimaat, arbeidsmarkt, regeldruk, belastingdruk, investeringen in R&D) beperken we ons hier (vooralsnog) tot het ruimtelijke domein.

De vier belangrijke opgaven zijn:

- bevorderen interactie en innovatie voor een vitale stedelijke kenniseconomie en daaraan gekoppeld verdichten rondom knooppunten in stedelijke regio's (zie paragraaf 2.2);
- bevorderen groenere, meer innovatieve en circulaire productielandschappen (zie paragraaf 2.3);
- versterken 'concurrerende connectiviteit' op diverse schaalniveaus (zie paragraaf 2.4);
- behoud en ontwikkeling van een goed woon- en leefklimaat (zie paragraaf 2.5).

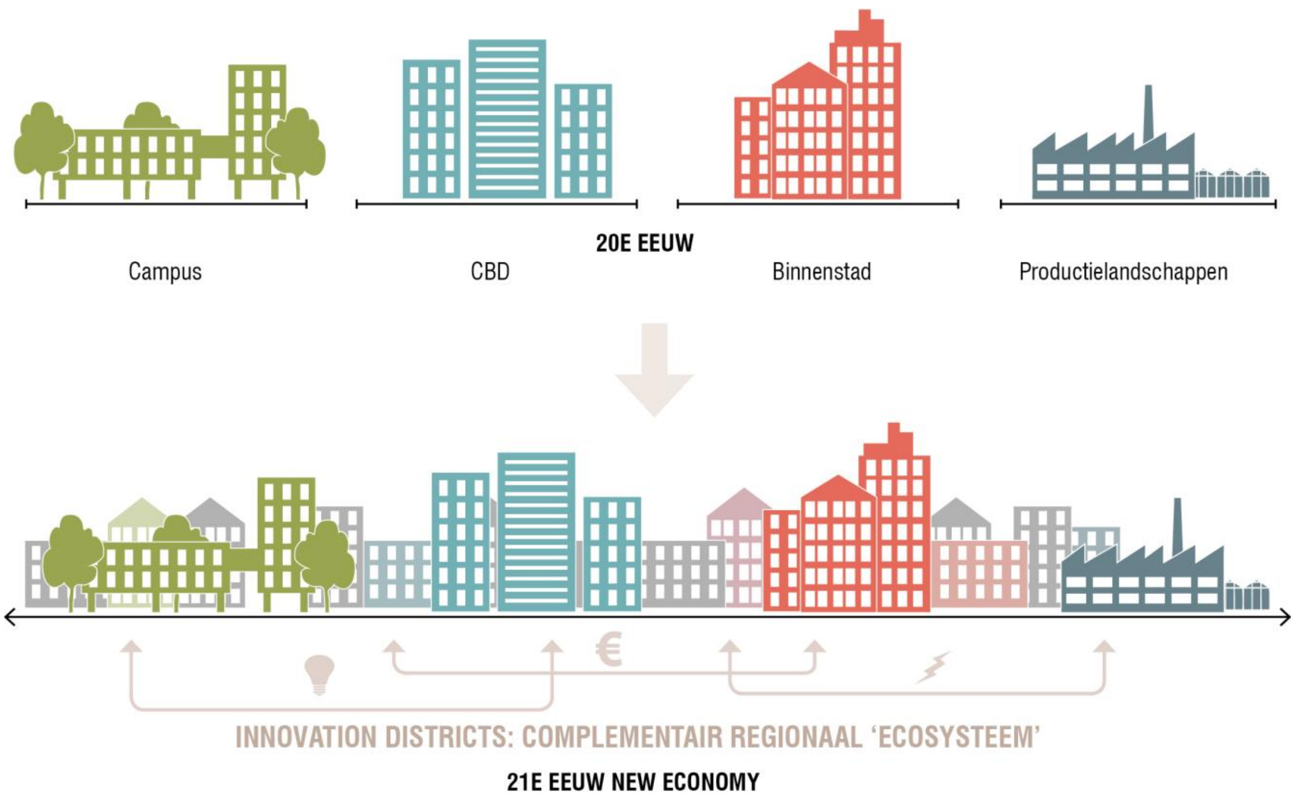
De opgaven worden hieronder toegelicht. De samenhang tussen ambitie, de maatschappelijke opgaven en de opgaven in het ruimtelijke economisch systeem van de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: aanpak ruimtelijk-economisch systeem.

2.2 Faciliteren vitale stedelijke kenniseconomie

Omdat kennis, kunde en kapitaal daar samen komen, is de stad steeds belangrijker geworden voor de economie. De plekken waar de economie 'landt' in de stad en de vestigingsplaatsvoorwaarden veranderen echter door de jaren heen. De 'traditionele' indeling die functioneerde tot in de 20ste eeuw met zakencentra (kantoren en dergelijke) in de binnensteden en stadsranden, campussen, vaak aan de stadsrand (focus op bètastudies) of binnenstedelijk (focus op alfa en gammastudies) en productielandschappen die vanwege milieuhinder en ruimtegebrek waren uitgeplaatst, is sterk aan het veranderen. De strikte scheiding van functies is steeds minder nodig en wenselijk. Stedelijke kenniseconomie en productielandschappen raken ook ruimtelijk steeds meer met elkaar verweven en vormen zogenaamde 'innovation districts': gemengde stedelijke milieus waar bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen en start ups clusteren. Deze functiemenging bevordert economische kruisbestuiving en innovatie die van belang zijn voor de nieuwe economie.



Figuur 2: verwevenheid stedelijke milieus.

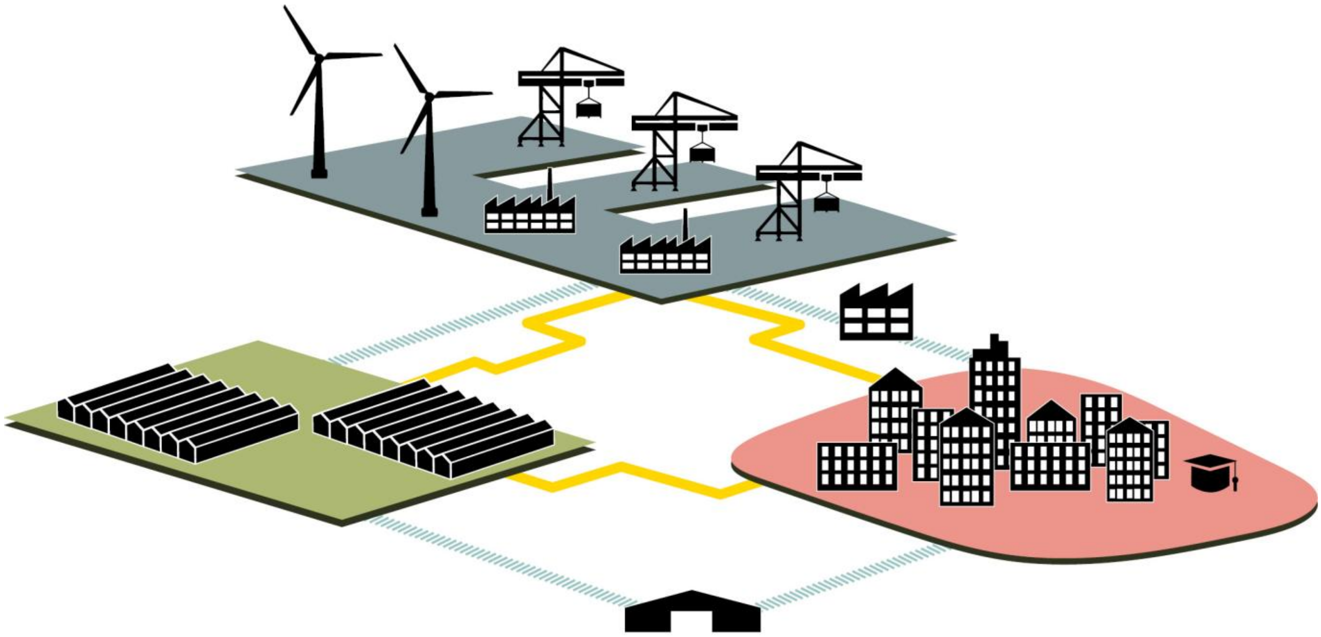
Daarnaast ontstaan nieuwe gebieden: de binnenstedelijke transformatiegebieden. Dit zijn de gebieden waar kennis en creativiteit elkaar ontmoeten. Voorbeelden hiervan zijn gebieden als NDSM in Amsterdam, RDM in Rotterdam, Strijp S in Eindhoven, Den Haag Central Innovation District en de Merwedekanaalzone in Utrecht.

Vergroting van de agglomeratiekracht van de stedelijke regio's vraagt om verdichting rondom knooppunten (van woningen, werklocaties, voorzieningen) mede met het oog op optimale benutting van de infrastructuur. Bij deze verdichting is aandacht nodig voor functiemenging, voor gedifferentieerde werkgelegenheid (in 'top' tot en met 'basis'), voor groen en voor ontsluiting naar buitengebieden.

De verschuiving naar een stedelijke kenniseconomie brengt ook een mobiliteitsvraag met zich mee die meer gericht is op het openbaar vervoer (OV) en de fiets. Dit vraagt om stedelijke dichtheid, menging en een goed onderliggend multimodaal netwerk van OV en fiets dat de knooppunten kan 'voeden'.

2.3 Faciliteren ontwikkeling circulaire productielandschappen

Nederland heeft sterke economische troeven in de vorm van de mainports, de greenports en de technologische maakindustrie (met name in de Brainport Eindhoven). Om deze koploperspositie ook voor de toekomst te behouden is een transitie naar groenere, innovatieve en circulaire productielandschappen[10] nodig. Door in te spelen op de noodzakelijke energietransitie behouden deze economische productielandschappen hun economische waarde. Dit vraagt om smart-netwerken en verbindingen tussen de productielandschappen onderling, met de steden en met het achterland (zie concurrerende connectiviteit, paragraaf 2.4).



Figuur 3: productielandschappen.

Greenports: innovatie en energietransitie
Greenports als Aalsmeer, het Westland/Oostland en Venlo liggen tussen of nabij de stedelijke netwerken. In deze gebieden ontstaan meer nieuwe verdiencapaciteiten die op de stad gericht zijn. De relatie tussen deze productielandschappen en de steden wordt nog verder versterkt door innovaties voor nieuwe voedings- en pharmaconcepten, meer focus op productietechnologie en robotisering, big-data toepassingen voor vraaggestuurd produceren, cross-overs met andere sectoren en door aandacht voor de gezondheid en het welbevinden van mensen. Toepassingen en oplossingen die hier 'real life' getest en ontwikkeld worden, kunnen vervolgens wereldwijd naar stedelijke agglomeraties en megacities geëxporteerd worden. De uitwisseling van warmte en energie is daarbij van essentieel belang. De energievraag en het aanbod[11] vanuit de tuinbouw is substantieel (ca. 20 petajoules in het Westland/Oostland). Een succesvolle implementatie van warmtenetten, CO_2 en geothermie zal daarom een structurerende factor worden voor de ontwikkeling en vestiging van (nieuwe) tuinbouwbedrijven en voor de structurele vergroening van de stad. Deze netwerken moeten dan ook vooral de - in de toekomst belangrijkste - productie- en stedelijke gebieden ontsluiten. Het nieuwe 'warmte- en energielandschap' is daarmee niet alleen een maatschappelijke en economische, maar vooral ook een ruimtelijke opgave.

2.4 Ontwikkelen concurrerende connectiviteit

Om het regionale Daily Urban System optimaal te laten functioneren zijn goede multimodale netwerken nodig. Feitelijk vraagt een polycentrische metropool om perfecte verbindingen op alle schaalniveaus. Allereerst zijn goede verbindingen binnen de stedelijke regio's (de eerder genoemde regionale netwerken) van belang (onder meer voor- en natransport / 'first & last mile'). Veruit het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen vinden immers plaats op het regionale schaalniveau. Ook zijn optimale verbindingen tussen

[10] Onder 'productielandschappen' wordt verstaan: die gebieden dan wel landschappen, waar de mainports, de greenports, de dataport en de grootschalige productielocaties voor de logistiek en de maakindustrie zijn gelegen.
[11] De moderne kassentuinbouw zal in de toekomst meer een producent van warmte worden (bijvoorbeeld door geothermie) en ook faciliteiten hebben om warmte tijdelijk op te slaan.

de regio’s (Noordelijke- en Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven) nodig zodat deze regio’s gezamenlijk voor bepaalde doelgroepen (met name jongeren) meer als één arbeids- en woningmarkt kan gaan functioneren. Tenslotte vragen internationale verbindingen met andere regio’s in het Noordwest-Europese stedensysteem aandacht. Dit kan worden gevat onder de noemer: concurrerende connectiviteit, op alle schaalniveaus.

Bijzondere aandacht verdient hierbij de digitale infrastructuur. De beschikbaarheid van snelle, betrouwbare mobiele en vaste netwerken is randvoorwaardelijk voor de realisatie van bijvoorbeeld zelfrijdende voertuigen. De uitgangspositie van Nederland is goed, de kwaliteit en de penetratie van breedband en 4G-netwerken is in vergelijking met andere landen hoog. Verder behoort de Amsterdam Internet Exchange tot de grootste dataknooppunten ter wereld. Tegelijkertijd is er reden tot zorg als we naar de toekomst kijken. De uitrol van glasvezelnetwerken vertraagt. In het huidige tempo duurt het nog enkele decennia voordat elk huishouden en bedrijf aangesloten is. Juist de grootstedelijke gebieden waar de potentie van nieuwe vormen van dienstverlening over snel internet het grootst is, blijven achter. Het is zaak met vernieuwde ambitie de verglazing aan te pakken en voortvarend te anticiperen op de komst van mobiele 5G-netwerken. Op die manier kunnen we onze vooraanstaande positie vasthouden en innovaties ondersteunen. Een dergelijke ambitie sluit aan bij de moties van de Tweede Kamer waarin de Kamer de regering oproept de digitale mainport te versterken en toegang tot de digitale infrastructuur als nutsvoorziening aan te merken.[12]

2.5 Behouden en ontwikkelen van een gezond woon- en leefklimaat

Zoals eerder opgemerkt zijn onze stedelijke regio’s, waarin relatief kleine, compacte steden worden afgewisseld met aantrekkelijke landschappen (groen/blauw), uniek. Het vergroten van de agglomeratiekracht vraagt om voortdurende aandacht voor het bouwen aan gezonde, leefbare steden met schone lucht, met voldoende aanbod van kwalitatief goede woningen, transformatie van leegstaand vastgoed naar woningen, ruimte voor fietser en wandelaar, ontwikkeling van groen, het versterken van goede stad-landrelaties en het vitaliseren van en aandacht voor de inrichting van de groene gebieden. Vooral dit laatste is van belang omdat door de sterke verstedelijkingsopgave deze kwaliteiten onder druk staan.

[12] Motie van 15 oktober 2015 van het lid Verhoeven over de erkenning van digitale infrastructuur als derde mainport: Kamerstukken II, 2015-2016, 34 300 XIII nr 45. Motie over nutsvoorziening Kamerstukken II, 2015–2016, 34 379, nr. 9.

3. Gerichte aanpak op beperkt aantal toplocaties

3.1 Ontwikkeling concurrentiekracht door focus

Voor de versterking van de concurrentiekracht is focus en richting belangrijk. Daarom wordt een ruimtelijk-economische aanpak voor de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven geformuleerd, gericht op drie centrale thema's:

- gezamenlijk versterken van een beperkt aantal toplocaties (zie paragraaf 3.2);
- verbeteren van hun bereikbaarheid (internationaal, regionaal, lokaal) en van ondersteunende netwerken (kennis, energie, ICT, weg en openbaar vervoer, zie paragraaf 3.3);
- versterken agglomeratiekracht van Daily Urban Systems door stedelijke verdichting rondom knooppunten (zie paragraaf 3.4).

Voor deze drie centrale thema's zijn twee typen interventies geformuleerd. Deze zijn:

a. het creëren van algemene voorwaarden (zie paragraaf 3.5);
b. integrale gebiedsontwikkelingen (toplocaties, netwerken en knooppunten, zie paragraaf 3.6).

Belang toplocaties voor de concurrentiekracht
De aanwezigheid van goed ontsloten toplocaties is essentieel voor het aantrekken van internationaal opererende bedrijven en werknemers. Daarnaast zijn toplocaties belangrijke innovatiemilieus voor de stedelijke kenniseconomie, de groene, innovatie en circulaire productielandschappen. Zij leveren een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de productiviteit van de stedelijke regio's. Voor de versterking van de ruimtelijke kwaliteit (onder meer functiemenging) van (een beperkt aantal) toplocaties zijn ruimtelijke interventies nodig. Deze richten zich zowel op de verschillende typen toplocaties als ook hun inbedding in het stadsregionale en internationale netwerk. Door te focussen op een beperkt aantal toplocaties en hun inbedding in het regionale en internationale netwerk, zal de economische massa van deze locaties worden vergroot. De versterking van de agglomeratiekracht van stedelijke netwerken door te verdichten rondom knooppunten bevordert het optimaal functioneren van deze toplocaties.
In dit hoofdstuk wordt de aanpak verder uitgewerkt, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op de aanpak voor toplocaties (paragraaf 3.2), voor concurrerende connectiviteit (paragraaf 3.3) en voor het vergroten van de agglomeratiekracht door knooppuntontwikkeling (paragraaf 3.4). In paragraaf 3.5 zijn initiatieven beschreven die leiden tot generieke voorwaarden voor de uitvoering van de strategie. In pararagraaf 3.6 zijn tenslotte integrale gebiedsontwikkelingen beschreven.

3.2 Vier typen toplocaties

Een vitale stedelijke (kennis)economie landt in het gehele stedelijke veld, maar vooral op aantrekkelijke toplocaties. Er worden vier typen toplocaties voor de nieuwe kenniseconomie onderscheiden:

1. campussen (incubatiemilieus): campussen in de stad dan wel buiten de stad waarin stedelijke functies en voorzieningen worden 'geïnjecteerd';
2. functiegemengde (zaken)centra in de stad of standsrand;
3. stedelijke transformatiegebieden;
4. productielandschappen inclusief 'experimenteergebieden'.

Zie bijlage 1: structuurkaart toplocaties.

Campussen (incubatiemilieus)
Campussen zijn de ruimtelijke kristallisatiepunten van economische en kennisspecialisatie. Ze zijn bronnen van nieuwe ideeën en van de toepassing van die ideeën (incubatiemilieus). Ze zijn van belang voor het aantrekken van internationale kenniswerkers en hoogwaardige bedrijven. De concentraties van research en bedrijvigheid op de meeste campussen voldoen aan internationale specialisaties. Er is slechts een beperkte overlap tussen de specialisaties op de verschillende Nederlandse campussen. Dat laatste is ook logisch omdat zij elk een eigen niche bedienen op de diverse internationale markten. De kennisintensieve bedrijvigheid op de campussen is in de afgelopen jaren sterk gegroeid, wat vooral het gevolg is van de

sterke groei van het aantal bedrijven. Daarbij gaat het om 'spin-offs' en 'start ups', maar ook nieuwe vestigingen van internationaal opererende bedrijven. De vijf belangrijkste campussen zijn:[13]

- Amsterdam Science Park;
- High Tech Campus Eindhoven, (inclusief ASML);
- Leiden Bio-Science Park;
- TIC-Delft;
- Utrecht Science Park.

Daarnaast zijn er nog een aantal andere campussen die bijdragen aan de kenniseconomie: UvA Roeterseiland, VU-Zuidas, Erasmus Universiteit Rotterdam, The Hague Security Delta, TU/e Campus, Tilburg University en AutomotiveCampus.

De inzet richt zich op twee belangrijke ruimtelijke voorwaarden die voor alle campussen van belang zijn:
Ten eerste: een goede aantakking op internationale en regionale netwerken. Hierbij vraagt het voor- en natransport aandacht. Het gaat hierbij om:

- Amsterdam Science Park: extra indirecte aansluiting via de afslagen van S113 en op de A10, nieuwe hoogwaardige, trillingsvrije tramverbinding met Amstelstation en investeringen in fiets en weg (tunnel);
- High Tech Campus Eindhoven (inclusief ASML): verbeteren bereikbaarheid Eindhoven CS naar HTC, inclusief ASML (OV, fiets);
- Leiden Bio-Science Park: Leiden CS met het westelijke einde van Leiden Bio Science Park - fiets en geautomatiseerd vervoer;
- TIC-Delft: verbindingen fiets en geautomatiseerd vervoer tussen Delft CS en het hele TIC gebied;
- Utrecht Science Park: verbeteren bereikbaarheid Utrecht CS naar USP vraagt OV-oplossing, ondersteund door andere modaliteiten.

Ten tweede: meer stedelijkheid en functiemenging zodat een goed interactiemilieu ontstaat.

Gemengde (zaken)centra
Ook op de zakencentra / CBD's is de transformatie van traditionele kantorenmilieus naar gemengde zakencentra goed zichtbaar. Op de Zuidas - samen met Schiphol het prioritaire zakencentrum van Nederland - is dit goed te zien. Woningen, voorzieningen en horeca vormen een sterke toevoeging aan het stedelijk milieu. Ook op andere plekken is dit zichtbaar; het is dan ook beter om te spreken over gemengde centra, dan over louter zakencentra. De Rotterdamse Binnenstad met de ontwikkelingen rondom CS en Blaak is hier een goed voorbeeld van. Het is een gebied waar wordt gewoond en gewerkt, dat zich tot innovatief milieu heeft ontwikkeld: een aantrekkelijke vestigingsplaats voor zowel 'corporates' als 'start-ups', werelden die elkaar versterken. Daar draagt de ligging in het gemengd stedelijk gebied van de Rotterdamse binnenstad aan bij. Uiteraard treedt regionale differentiatie op in het karakter van de zakencentra. Zo zal bijvoorbeeld de verdere ontwikkeling van de Stationsomgeving Eindhoven CS als onderdeel van Brainport een ander programmatisch gebiedsconcept hebben dan Den Haag Central Innovation District / Internationale Zone. De behoefte aan meer stedelijkheid en functiemenging - zodat een goed interactiemilieu ontstaat - geldt voor alle toplocaties. Daarnaast wordt een verdere ontwikkeling van dit milieu vooral voor op Schiphol / Zuidas, in Den Haag Central Innovation District / Internationale Zone, de Rotterdamse Binnenstad en rond Eindhoven CS als kansrijk gezien.

Naast de zakencentra zijn uiteraard ook de binnensteden in het algemeen van belangrijke economische waarde. Dat komt door de aanwezige kenniseconomie en de economische waarde van het stedelijke toerisme. Vooral in Amsterdam kan met recht worden gesproken van een internationale economische waarde. Maar ook Utrecht (met direct nabij het station zowel de oude binnenstad als het nieuwe centrum op het jaarbeurskwartier), het centrum en de kust van Den Haag, Rotterdam en andere steden profiteren in toenemende mate van het stedelijk toerisme. Een belangrijke opgave is om expansieruimte te bieden aan deze binnenstedelijke economie. Vooral de stedelijke transformatielocaties (zie onder) kunnen potentieel ruimte bieden aan deze expansie van het centrum.

In Amsterdam Noord, als onderdeel van Zaan-IJ corridor, is goed zichtbaar hoe deze ontwikkeling gestalte krijgt en wat het vraagt aan regionale maatregelen die de expansie van bestaande stedelijke centra kunnen opvangen (zoals nieuwe verbindingen tussen bestaande stedelijke centra en transformatiegebieden). Maar

[13] BCI, 2015. Selectie op basis van drie criteria: massa aantal arbeidsplaatsen, aanwezigheid van internationaal georiënteerde (aantal) en internationale oriëntatie/uitstraling van de toplocatie vanuit huidige situatie en ambitie.

ook Utrecht Merwedekanaalzone, Eindhoven Strijp S, Den Haag Central Innovation District en Rotterdam Innovation District (onder andere RDM) kunnen zo'n rol spelen.

De volgende gemengde (zaken)centra (met functiemenging) krijgen prioriteit:

- Schiphol / Zuidas; internationale entrée van Nederland vraagt om systeemsprong openbaar vervoer op internationale, regionale en locale schaal;
- Utrecht stationsgebied (combinatie vernieuwd stationsgebied – nieuwe centrum westzijde – oude stad oostzijde): schaalsprong openbaar vervoerssysteem: upgrading t.b.v. Utrecht Science Park en centraal station;
- Den Haag Central Innovation District / Internationale Zone: inzet op binnenstedelijke verdichting en functiemenging in combinatie met fijnmazige loop- en fietsverbindingen en een schaalsprong van het openbaarvervoerssystemen (betere regionale verbinding via de Binckhorst – Central Innovation District – de Internationale Zone naar Scheveningen);
- Binnenstad Rotterdam: verdere verdichting voor zowel wonen als werken inclusief doorontwikkeling van de verblijfskwaliteit en 'first & last mile', bijvoorbeeld langs de rivier;
- Eindhoven stationsomgeving;

Stedelijke transformatiegebieden

Een relatief nieuw milieu is het zogenaamde transformatiegebied. Dit zijn vaak oude haven- of industriële locaties. Hier ontstaan nieuwe aantrekkelijke milieus waar kennis en creativiteit elkaar ontmoeten. Er is een breed scala aan allerlei grotere en kleinere plekken in de steden en de dynamiek is hoog, nieuwe plekken komen snel op. Het gaat vaak om plekken die vanwege lage grond- en huurprijzen worden ontdekt door de creatieve klasse en die al snel in waarde en betekenis toenemen in het economisch systeem. Deze gebieden hebben eveneens potenties om door te groeien tot aantrekkelijke stedelijke milieus met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Plekken aan de rand van de (binnen)stad zijn doorgaans goed ontsloten via het lokale openbaar vervoer (OV) en het fietsnetwerk. Aansluiting van deze gebieden op zowel het lokale als regionale (OV-)netwerk draagt bij aan het kunnen benutten van deze potenties. Een verdere ontwikkeling, en de ruimte bieden aan nieuwe plekken, is van belang voor de regio's.

De focus wordt gelegd op enkele grote gebieden / zones die van belang zijn voor de economie en tevens bijdragen aan de stedelijke herstructurering / verdichting. Voor een aantal van deze gebieden speelt ook de verbetering van voor- en natransport ('first & last mile'):

- Den Haag Central Innovation District/Binckhorst;
- Eindhoven Strijp S;
- Rotterdam Innovation District (onder andere RDM). Ontsluiting RDM-terrein, Merwe4havens.
- Utrecht Merwedekanaalzone;
- Amsterdam Zaan – IJ corridor (onder andere Buiksloterham, Hembrug, NDSM, Achtersluispolder) nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en fiets.

Toplocaties voor de groene, circulaire en innovatieve productielandschappen

Innovatie zit niet alleen in de stedelijke kenniseconomie, maar ook in sectoren als vervoer, logistiek, agribusiness en maakindustrie. Hier ligt een grote uitdaging en potentie voor Nederland.
Hoe kunnen we deze sectoren innovatiever, meer circulair en groener maken? Er lopen allerlei experimenten op dit vlak, maar veel zal nog moeten worden verkend. Deze ambitie betekent ook het regionaal verbinden en circulair maken van stromen in de brede zin van het woord: grondstoffen, goederen, energie / smart-grids, warmte, data-connectiviteit en kennis. Stad en productielandschappen, nu soms met de ruggen naar elkaar toe, kunnen weer nieuwe verbindingen aangaan.

Mooie voorbeelden van circulaire en innovatieve productielandschappen die bijdragen aan de gewenste 'next economy' zijn:

- de koppeling van regionale vraag/aanbod van warmte en energie tussen mainport, greenport en het stedelijk systeem in zowel de Zuidelijke als de Noordelijke Randstad met warmterotondes en smart-grids voor elektra;
- een Fieldlab SmartFood waarin bedrijven, kennisinstellingen en scholen samenwerken om bestaande en nieuwe technologieën in en buiten de tuinbouwsector te combineren;
- optimaal gebruik van gewassen en grondstoffen volgens het principe van 'cascadering' in de 'biobased economy'.

In iedere regio zal deze ambitie een andere uitwerking krijgen. In Eindhoven is deze vooral gekoppeld aan de innovatieve, hoogwaardige maakindustrie (AutomotiveCampus, Brainport Industries Campus) en in de Noordelijke- en Zuidelijke Randstad aan de main- en greenports.

De volgende grootschalige productielandschappen worden gedefinieerd waar wordt ingezet op vernieuwing van netwerken, versterken van bereikbaarheid, innovaties en het circulair maken van die landschappen:

- Duurzame Westas: NZKG –Schiphol - Greenport Aalsmeer;
- Mainport & Greenports Zuidelijke Randstad;
- Innovatieve maakindustrie Brainport;
- Dataport Amsterdam.

Daarnaast kunnen experimenteergebieden worden gedefinieerd waar letterlijk en figuurlijk (regelgeving) de ruimte is voor het 'experiment'. Dit zijn gebieden op de overgang tussen stad en productielandschap zoals Merwe4havens (Rotterdam Innovation District) en Strijp T of gebieden gekoppeld aan kennisinstellingen zoals Proeftuin Greenvillage Delft. De opgave is om ruimte te bieden aan, en ruimte te zoeken voor dit soort experimenteergebieden.

Experimenteerruimte creëren: Crisis- en herstelwet
Transformatielocaties bieden fysieke experimenteerruimte en zijn broedplaatsen voor innovatie. De ontwikkeling van transformatielocaties vraagt soms ook experimenteerruimte in juridische zin, omdat bestaande regelgeving en wettelijke grenzen belemmerend kunnen zijn. De Crisis- en herstelwet biedt de mogelijkheid om ruimtelijke projecten vlot te trekken en procedures te versnellen en bij te dragen aan duurzame innovatie. Ook de ontwikkeling van andere toplocaties (central business districts, innovatieve productielandschappen, campussen) kunnen overigens gebaat zijn met toepassing van de Crisis- en herstelwet.

De volgende toplocaties zullen voor een volgende tranche van de Crisis- en herstelwet worden voorgedragen:

- Innovation Districts Rotterdam en Den Haag;
- Maasterras Dordrecht (inclusief zeehavens);
- Zaan-IJ corridor: Haven-stad in Amsterdam en Zaanstad (onder meer het Hembrugterrein).

3.3 Concurrerende connectiviteit

Toplocaties maken deel uit van een netwerk op diverse schaalniveaus. De kwaliteit van de verbindingen binnen deze netwerken (diverse modaliteiten afhankelijk van het type toplocatie) is een cruciale factor, zeker in een polycentrische stedelijke structuur. Daarbij moet aandacht worden gegeven aan 'ketens' (van deur tot deur). Voor- en natransport ('first & last mile') van en naar de toplocaties zijn vaak de zwakste schakels in die ketens en verdienen daarom extra aandacht. De efficiëntie van de investeringen neemt toe door de ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen rond de knooppunten van de netwerken. Bovendien wordt hiermee bijgedragen aan 'massavorming' en daarmee aan agglomeratiekracht. Onder invloed van technologische ontwikkelingen gaat de versterking van connectiviteit en de verbetering van de kwaliteit verder dan de klassieke maatregelen.

Toplocaties vragen om slimme netwerken. Te denken valt aan slimme netwerken op het vlak van:

- water, spoor en weg (goederen);
- energie, smart grids en warmtenet (Zuidelijke en Noordelijke Randstad);
- data-connectiviteit / ICT (inclusief zekerstellen van Amsterdam als data-knooppunt, AMS-IX en energiezekerheid);
- buisleidingen;
- zoetwatervoorziening;
- smart logistics & mobility (inclusief intelligente transportsystemen);
- draadloze netwerken.

Duurzame mobiliteit
Onze wereld staat voor grote maatschappelijke uitdagingen die voortkomen uit de groeiende vraag naar mobiliteit en de impact daarvan op onze leefomgeving. Daarom werken we aan innovatieve technologieën voor betere bereikbaarheid, veiligheid en duurzame mobiliteit. Nederland (met onder andere de Automotive Campus) heeft in Europa een koploperspositie als het gaat om slimme mobiliteit, vooral op het gebied van intelligente en productieve mobiliteit en transport én als het gaat om veilige, schone en efficiënte (zelfrijdende) voertuigen. Deze koploperspositie is nu nog vaak gekoppeld aan het ontwikkelen en testen van innovatieve systemen. De koploperspositie kan verder worden uitgebouwd door niet alleen als proeftuin voor smart mobility te fungeren, maar de ontwikkelde systemen ook breed te implementeren. De focus verschuift hiermee van proeftuin naar 'first launching customer' in Europa. Dit vraagt onder meer om opschaling van slimme mobiliteitsinitiatieven en beproefde innovaties. Dat gebeurt o.a. op de slimste snelweg van Nederland (Corridor Rotterdam–Brabant–Frankfurt–Wenen, waarvan het traject Tilburg-Eindhoven al is gerealiseerd).

Juist in de Nederlandse situatie is een goede connectiviteit op alle schaalniveaus een basisvoorwaarde. Hier worden drie schaalniveaus onderscheiden:

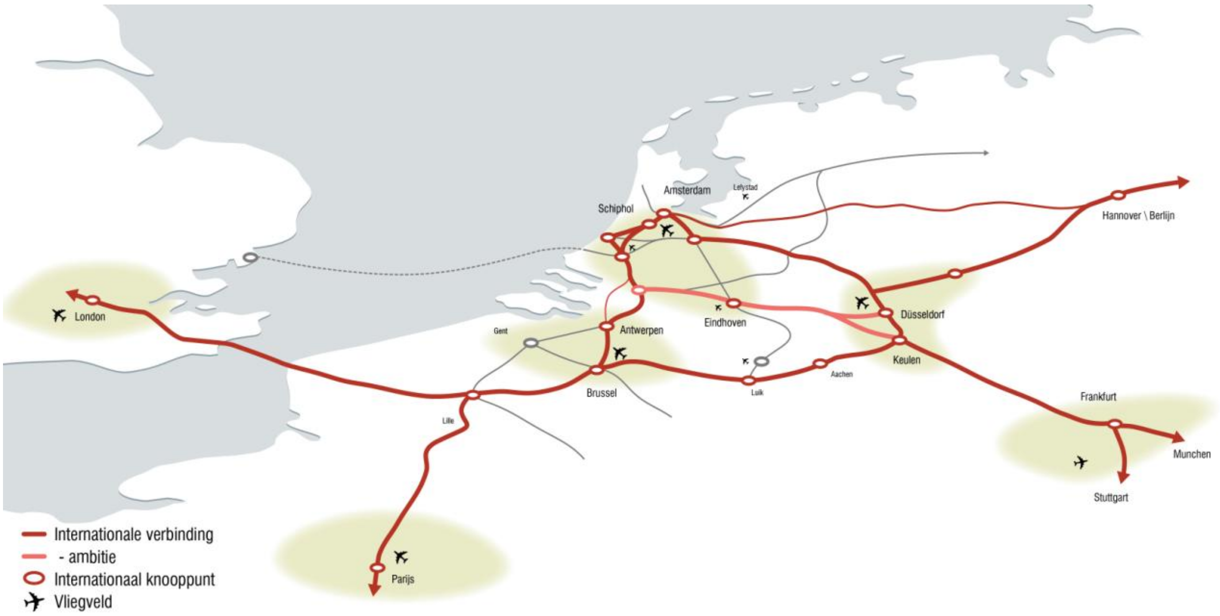
- internationale netwerk: de verbindingen met omliggende Europese regio's;
- interregionale netwerk: de verbindingen tussen de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven;
- regionaal netwerk (Daily Urban System): de systemen binnen de verschillende regio's.

Zie bijlage 2: Structuurkaart Netwerken.

Door de uitvoering van het MIRT wordt al gewerkt aan de verbetering van de bereikbaarheid (weg, spoor). Toch is aandacht voor de drie schaalniveaus nog van belang. Daarbij zal bij investeringen goed moeten worden afgewogen op welk schaalniveau een investering de meeste meerwaarde biedt. Zo is het denkbaar dat verbeteringen in de 'first & last mile' beter renderen dan investeringen op internationale trajecten.

Internationale netwerken
Een goede internationale aantakking is essentieel voor de concurrentiepositie. Zowel goede verbindingen naar het buitenland als de 'first & last mile' tussen de internationale knooppunten (XL) en campussen zijn hier van belang (deur-tot-deur). Binnen dit internationale perspectief zijn de volgende verbindingen en knooppunten van groot belang:

- Schiphol, als dé entree van Nederland;
- verbinding Noordelijke Randstad– Duitsland;
- verbinding Noordelijke Randstad – Zuidelijke Randstad – Breda - Brussel/Parijs/Londen;
- verbinding Zuidelijke Randstad– Brainport – Rhein-Ruhrgebied;
- de internationale knooppunten (Rotterdam, Den Haag, Schiphol, Amsterdam CS, Utrecht CS en Eindhoven CS (in potentie).



Kaart 1: Internationale verbindingen.

Om het systeem van internationale netwerken te optimaliseren wordt ingezet op:
- verbetering OV-systeem aan de zuidzijde van Metropoolregio Amsterdam (MRA);
- stapsgewijze robuuste kwaliteitsverbetering verbinding Den Haag – Eindhoven – Düsseldorf (zie TEN-Tstudie).

De internationale verbindingen worden in het Toekomstbeeld OV nader onderzocht op de vervoerswaarde. Deze vervoerswaarde is gediend met verdichting rond stations. Uiteindelijk zullen vervoerswaarde en ruimtelijk-economische waarde een rol spelen bij de te maken afwegingen.

Interregionale netwerken
De verbindingen (weg en rail) op het interregionale niveau (het hoofdwegennet en de Intercityverbindingen tussen de drie regio's en omliggende gebieden) zijn in principe op orde, zeker na uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en andere projecten uit het MIRT.
Voor interregionale netwerken is verbetering van de betrouwbaarheid, het comfort en de snelheid relevant. Voor maatregelen op dit gebied, bijvoorbeeld ontvlechting op het spoor, zal gelet op de hoge kosten eerst een vervoersanalyse gemaakt moeten worden.

De ontvlechting op het spoor is, als generieke maatregel, een optie om verbetering van de betrouwbaarheid van interregionale netwerken te verwezenlijken. Het Toekomstbeeld OV zal - in samenhang met een ruimtelijk-economische afweging - inzicht geven in hoeverre dit wenselijk is. Bij gebleken wenselijkheid zal vervolgens de haalbaarheid worden onderzocht.

Regionale netwerken
Een goed multimodaal regionaal netwerk is van wezenlijk belang voor het Daily Urban System en het (economisch) functioneren van de regio's[14]. De meeste verplaatsingen vinden immers op dit schaalniveau plaats. In generieke zin ligt er een opgave om de regionale OV-systemen te optimaliseren. Het betreft een optimaal functionerend OV-systeem inclusief het sprinternetwerk, de voorstadhaltes, het regionale hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en het onderliggend regionale fietsnetwerk, dat ook verbindingen tussen stad en ommeland mogelijk maakt.

Het optimaliseren van het OV-systeem speelt in de Amsterdamse regio. Zie de bovengenoemde optimalisering van het OV-systeem Schiphol-Zuidas, waar vooral het verbinden van de het OV-systeem op alle schaalniveaus, internationaal, interregionaal en regionaal van belang is. Het optimaal functioneren van dit systeem - als de belangrijkste entree van Nederland - is belangrijk voor de Nederlandse economie. Zo kunnen maatregelen op regionaal niveau of in de verbinding naar de Zuidelijke Randstad cruciaal zijn voor het goed kunnen functioneren van de luchthaven Schiphol.

De enorme groei van stad en regio Utrecht maakte een schaalsprong in het openbaar vervoer noodzakelijk. Het is denkbaar om met 'afvangstations' (waaronder Vaartsche Rijn) te werken die de zeer grote druk op Utrecht CS kunnen verlichten. Dit vergt nader onderzoek.

In de Zuidelijke Randstad betreft het een verdere uitwerking en benutting van de stappen die de afgelopen jaren zijn gezet met betrekking tot de ontwikkeling van het regionaal metropolitaan OV, zoals het netwerk van de Randstadrail. De opgave ligt in de verdere verbetering van frequentie en reistijden, de realisatie van een schaalsprong door nieuwe prioritaire gebieden te ontsluiten en de verbetering van de 'first & last mile'. Het gaat ook om het benutten van de bestaande knooppunten en het verhogen van de capaciteit van het netwerk. In het kader van REOS kan hier voortgebouwd worden op de in de Zuidelijke Randstad mede ontwikkelde werkwijze in het Toekomstbeeld OV en het MIRT-Onderzoek Internationale Connectiviteit.

De opgave ter verbetering van het OV-systeem speelt overal, maar de maatregel is afhankelijk van de regionale OV-situatie (centrumgericht in Utrecht; meerpolig systeem in Zuidelijke Randstad; radiaal systeem met meerdere hoofdknooppunten en poorten in de Noordelijke Randstad). In het Toekomstbeeld OV wordt dit nader uitgewerkt, waarbij naast de vervoerswaarde ook de ruimtelijk-economische waarde van de voorstellen worden betrokken.

---

[14] Agglomeratievoordelen en de REOS, Roderik Ponds en Otto Raspe, Atlas voor gemeenten, Utrecht, 2015

Expliciete regionale aandacht is gewenst voor de 'first & last mile' naar de regionale vliegvelden: Lelystad, als overloopvliegveld voor Schiphol, Eindhoven Airport en Rotterdam/The Hague Airport. Onderdeel van de internationale connectiviteit en bereikbaarheid is het luchtvaartnetwerk. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van de luchthavens Schiphol (in samenhang met Lelystad), Eindhoven Airport en op langere termijn Den Haag-Rotterdam Airport.

Ten aanzien van de ontwikkelstrategie voor regionale netwerken vindt verdere uitwerking plaats in het kader van het Toekomstbeeld OV en van MIRT-onderzoeken.

Netwerken voor het goederenvervoer
Het netwerk voor het vervoer van goederen is een cruciale factor. In het kader van het MIRT worden een aantal studies hiernaar uitgevoerd (onder meer Goederencorridor Zuid en Goederencorridor Oost). Voor het functioneren van het logistieke systeem van Nederland - en in het bijzonder de haven van Rotterdam - wordt de komende tijd met deze twee studies naar de synthese gezocht om te bepalen welke een plek dienen te krijgen op de REOS agenda. Het gaat dan om zowel het netwerk (bereikbaarheid) als om de knooppunten (zoals Moerdijk en Venlo).

3.4 Agglomeratiekracht vergroten met knooppuntontwikkeling

Versterking van de agglomeratiekracht van stedelijke regio's zal ook gestalte krijgen door knooppuntontwikkeling of meer algemeen Transit Oriented Development (TOD)[15]. Multifunctionele gebieden kunnen worden ontwikkeld op OV knooppunten, bij toplocaties en in stedelijke centra door verdichting, verknoping en het aantrekkelijker maken van deze plekken door deze in te richten als interactie- en verblijfmilieus. Tegelijkertijd creëert deze verdichting en functiemenging rond knooppunten 'vervoerswaarde' op de verbindingen: een voorwaarde voor (investeringen in) de verbetering van die verbindingen. Het uitgangspunt hierbij is het benutten van onderbenutte capaciteit op plekken met economische potentie. Verdichting kan ervoor zorgen dat deze beschikbare capaciteit wordt benut.

De knooppunten staan niet op zichzelf maar zijn onderdeel van een groter systeem, het Daily Urban System (DUS): het gebied waarbinnen de dagelijkse activiteiten en verplaatsingen van mensen zich afspelen. Om dit te bereiken moeten verstedelijkingsprogramma's rondom knooppunten binnen een regio goed op elkaar worden afgestemd. Zo wordt een overschot aan vergelijkbaar aanbod en schadelijke concurrentie (bijvoorbeeld tussen culturele voorzieningen) voorkomen en kan het stedelijk netwerk als geheel versterkt worden. De regionale afstemming van het verstedelijkingsprogramma op knooppunten kan het beste plaatsvinden langs (een deel van) een spoorcorridor. Het helpt om per knooppunt inzichtelijk te maken welk programma passend en gewenst is. De grote knooppunten in het systeem (hier XL-knooppunten genoemd) kunnen worden gevoed vanuit kleinere knooppunten. Omgekeerd kunnen vanuit TOD-perspectief de zogenaamde L en M knooppunten voor overloop zorgen als de XL knooppunten te duur worden of zijn uitontwikkeld (bijvoorbeeld Rotterdam-Alexander, Amsterdam-Sloterdijk en Zaandam). Er worden verschillende typen knooppunten gedefinieerd:

XL: de grote internationale knooppunten:
Multifunctionele gebieden kunnen in de eerste plaats worden doorontwikkeld bij internationale knooppunten, door verdichting, verknoping met andere knooppunten en het aantrekkelijker maken van deze plekken.

De primaire opgave is om te verdichten op de plekken waar dit nog kan bij XL-knooppunten:
- Amsterdam CS (en dan specifiek de noordelijke IJ-oever als onderdeel van Zaan-IJ-corridor);
- Den Haag Central Innovation District/Stationsdriehoek (CS, HS en Laan van NOI);
- Eindhoven CS;
- Rotterdam (CS en Blaak);
- Schiphol – Amsterdam-Zuid;
- Utrecht CS (met name westzijde).

[15] Transit Oriented Development (TOD) is een openbaar vervoer- en ruimtelijke ordenings-concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting op het gebied van zowel planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd worden aangepakt.

L: de overige grote stationsgebieden in stedelijk gebied binnen REOS.
De L-knooppunten zorgen voor voeding en overloop voor de grote XL-stations en voor het beter benutten en optimaliseren van het netwerk. Geselecteerd zijn de grotere (intercity)stations die in bestaand stedelijk gebied liggen, aan Programma Hoogfrequent Spoorlijnen (PHS) liggen en gezien de nabijheid als overloop en toevoer van de XL-knoop kunnen functioneren.

De opgave is hier om te verdichten en een verbinding met hoge frequentie met XL stations te realiseren: Zaanstad / Amsterdam Sloterdijk / Amstel / Bijlmer Arena / Leiden / Delft / Schiedam / Rotterdam Alexander / Amersfoort (geen PHS) / Den Bosch / Tilburg / Breda.

M: De middelgrote knooppunten in stedelijk gebied ontsloten door sprinternetwerk voor lokaal HOV (Metro / tram / lightrail).
Deze plekken ontsluiten vaak interessante incubatiemilieus of transformatiegebieden. Verder kan toepassing van de principes van TOD op een beperkt aantal plekken bijdragen aan kwaliteitsverhoging van deze plekken. Voorbeelden zijn Station Eindhoven Strijp, Weesperplein in Amsterdam, Marconiplein in Rotterdam en Vaartsche Rijn in Utrecht.

Zie bijlage 3: Structuurkaart Knooppunten.

Voor de knooppuntontwikkeling zal de systematiek van het College van Rijksadviseurs worden toegepast.

Uit het CRA-advies[16] kan onder meer het volgende worden afgeleid:
1. Vergroot de intensiteit en diversiteit (plaatswaarde) van de best bereikbare knooppunten. Vergroot het rendement op eerdere investeringen in mobiliteit door aandacht voor goed en multimodaal bereikbare locaties die onvoldoende gebruikt worden. Besteed aandacht aan intensief en divers gebruikte economische toplocaties met een matige of slechte multimodale bereikbaarheid.
2. Vergroot catchment-area, invloedssfeer van een station: kijk of de invloedssfeer van succesvolle knooppunten vergroot kan worden door verbetering van voor- en natransport (OV en fiets). Een voor- of natransport van maximaal 10 minuten zou het streven moeten zijn.
3. Los bereikbaarheidsproblemen van intensief gebruikte, maar matig of slecht multimodaal bereikbare locaties op.
4. Geef nog geen aandacht aan monofunctionele, slecht bereikbare plekken met een lage gebruikersintensiteit. Beperk daarnaast het ontstaan van nieuwe bereikbaarheidsproblemen door níet te investeren in monofunctionele, onderbenutte locaties op afstand van een OV-knooppunt.

Deze systematiek houdt verder in dat de verstedelijkingsprogramma's van knooppunten binnen een regio goed op elkaar worden afgestemd. Zo wordt een overschot aan vergelijkbaar aanbod en concurrentie voorkomen en kan het stedelijk netwerk als geheel versterkt worden. De regionale afstemming van het verstedelijkingsprogramma op knooppunten kan het beste plaatsvinden langs (een deel van) een spoorcorridor. Het helpt om per knooppunt inzichtelijk te maken welk programma passend en gewenst is. Het kiezen uit voorstellen voor elk van deze categorieën kan ondersteund worden door een MKBA-achtige scan op hoofdlijnen. Hierbij wordt de financiële inspanning afgezet tegen de gevolgen voor economie, mobiliteit en leefbaarheid (duurzaamheid inbegrepen). Beoordeel of de verbetering van de knoopwaarde of plaatswaarde leidt tot een verbeterd economisch presteren van de locatie, tot gunstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit (het beter benutten van bestaande capaciteit), tot een verkleining van de noodzaak tot andere investeringen.
De ontwikkeling van knooppunten en toplocaties in het kader van REOS vormt input voor het Toekomstbeeld OV, waarbij het belang van de ruimtelijk-economische ontwikkeling als criterium wordt meegenomen bij de beoordeling van maatregelen. De huidige deur tot deur-benadering in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) differentieert in kwalitatieve zin nog beperkt op welke 'deuren' prioritair zijn vanuit het oogpunt van internationale concurrentie. De ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie biedt die selectie.

[16] OV Knooppunten en hun omgeving Advies voor een integrale knooppuntenstrategie, College van Rijksadviseurs, oktober 2015

3.5 Algemene voorwaarden

Naast de in de vorige paragrafen beschreven specifieke aanpak zijn er ook algemene voorwaarden van belang. Het gaat om een aantal maatregelen die voorwaarden scheppen voor de hierboven beschreven aanpak. De volgende zijn in eerste instantie gedefinieerd:

Verbetering van de 'first & last mile'.
Bij de verbetering van het voor- en natransport ('first & last mile') gaat het om:
- veraangenamen: aantrekkelijker maken van de omgeving, de beleving (comfortabel en sociaal veilig);
- verbinden: allianties maken (gedeeld belang) tussen gemeente/regio en bedrijfsleven op toplocaties en inzet van maatschappelijke en onderwijsinstellingen;
- verbeteren: investeringsbereidheid verkennen van private partijen om mee te investeren;
- verkennen: innovatieve oplossingen, bijvoorbeeld zelfrijdende systemen;
- versnellen: in korte reistijd overbruggen van de afstand tussen OV-knooppunt en eindbestemming en vice versa.

Versterken agglomeratiekracht
Voor de versterking van de agglomeratiekracht van de stedelijke regio's worden de volgende maatregelen uitgewerkt:
- De ontwikkeling van pilots in het kader van het Innovatieprogramma Mobiliteit en Ruimte gericht op TOD: bijvoorbeeld experimenten met stedelijke herverkaveling in stationsgebieden, lokale allianties, pilots met marktpartijen gericht op juiste randvoorwaarden, concrete projectvoorstellen, MKBA op knooppuntontwikkeling waarin financieel 'ontschot' wordt gekeken inclusief aspecten/kansen-belemmeringen vanuit het lokale en regionale grondbeleid en investeringen in infrastructuur.
- In het Toekomstbeeld OV wordt de optie bekeken om andere vormen van concessies mogelijk te maken, bijvoorbeeld gebiedsconcessies, maar ook het mogelijk maken voor andere mobiliteitsaanbieders om mee te dingen naar een concessie.
- De toepassing van een meer flexibele, adaptieve manier van financieren, zodat verschillende fondsen en financieringsvormen eenvoudiger aan elkaar verbonden kunnen worden (ontschotting).

Bereikbaarheid
Tot slot worden voor bereikbaarheid de volgende maatregelen uitgewerkt:
- Bij het bepalen van de lange termijn bereikbaarheidsopgaven (onder meer Toekomstbeeld OV en Lange Termijnverkenning Wegen) wordt niet alleen 'vervoerswaarde' als afwegingscriterium gebruikt maar ook de 'economische waarde' van infrastructuur.
- Ontwikkelen programmabrede toets bereikbaarheidsopgaven. Om de economische effecten van *projecten* in kaart te brengen staan verschillende systematieken ter beschikking, zoals kosteneffectiviteitsanalyse en de MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse). In de komende Nationale Markt- en Capaciteitenanalyse wordt voor het eerst gebruik gemaakt van een nieuwe indicator voor knelpunten op het Hoofdwegennet, die meer kijkt naar de economische verlieskosten van knelpunten in het hoofdwegennet. Wat er nog niet is - en waar behoefte aan bestaat - is een systematiek/argumentatie om *gebiedsgericht* en *programmabreed* bereikbaarheidsopgaven te toetsen op de bijdrage aan economische ontwikkeling van een gebied of Nederland in z'n geheel. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu verkent een dergelijke aanpak onder meer in het Toekomstbeeld OV.
- MIRT gebiedsiconen: in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport staan de volgende pijlers centraal: brede aanpak ('opgave gericht werken'), samenwerken met regionale partijen en maatwerk bieden, waarbij stapsgewijs het gewenste eindbeeld wordt ontwikkeld (adaptief programmeren). In een aantal voorbeeldprojecten – de MIRT-gebiedsiconen - wordt hier met voorrang aan gewerkt. Ook een aantal REOS-projecten zijn gebiedsicoon: 1) duurzame Westas Metropoolregio Amsterdam en Utrecht Healthy Urban Living; 2) sleutelopgave Brainport City (Brainport Hub en Brainport Avenue zijn onderdeel hiervan) en 3) verkenning naar kansrijke verbindingen tussen regionale initiatieven als Rotterdam smart clean port, NeXT Economy en het MIRT.

Ruimtelijke investeringen als fieldlab voor innovaties
De in dit hoofdstuk beschreven ruimtelijk-economische aanpak wordt ingezet om de internationale concurrentiekracht te vergroten. Zo wordt door de partners via de uitvoeringsagenda geïnvesteerd in de (ruimtelijke) 'basisfactoren'. Maar de internationale concurrentiekracht wordt ook bepaald door efficiëntie van onze economie (marktvorming en -schaal voor producten en diensten, arbeidsmarkt) en door innovatiefactoren (onder andere onderzoek en ontwikkeling, toepassing en

opschaling nieuwe producten en diensten). Alle investeringen in het kader van REOS vormen in deze optiek niet alleen investeringen in de basisfactoren, maar kunnen gelijktijdig worden benut om te investeren in marktvorming voor nieuwe publieke producten en diensten (zoals infrastructuur in brede zin en stedelijke structuur) en in innovatief vermogen (kennisontwikkeling en -toepassing). Dergelijke investeringen in nieuwe vormen van stedelijkheid en connectiviteit bieden namelijk een zeer bruikbare voedingsbodem voor het beproeven van nieuw ontwikkelde technologieën en de toepassingen ervan (in fieldlabs) voor onder andere gezonde verstedelijking, slimme mobiliteit, gezond ouder worden, circulaire economie en toekomstgerichte herontwikkeling. Dit sluit ook aan bij de recente conclusie van het CPB dat de Nederlandse overheid nu in internationaal opzicht weinig gebruik maakt van aanbestedingen en prijsvragen om oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen voort te brengen. Ervaringen met dit type instrumenten in de Verenigde Staten tonen aan dat zo belangrijke innovaties tot stand kunnen komen. De ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie (REOS) biedt zo een uitstekend kader om meer ervaring op te doen met dit type instrumenten in Nederland en zodoende het nationale innovatiepotentieel beter te verzilveren en het instrumentarium te verbeteren.

3.6 Integrale gebiedsontwikkeling

De hiervoor genoemde ruimtelijke interventies ten aanzien van de toplocaties, de netwerken en de knooppunten komen samen in deelgebieden. Deze kunnen de basis vormen voor een gebiedsarrangement en/of uitvoeringsallianties. Deze deelgebieden bieden tegelijkertijd het kader voor het stellen van prioriteiten en voor fasering van de projecten in het licht van de beschikbaarheid van financiële middelen. Dit vertaalt zich ook in een navenante regionale investeringsstrategie.

Noordelijke Randstad

- ***Duurzame Westas***: Er worden gebieden gedefinieerd waar ruimte is voor het ‘experiment; de Duurzame Westas dient als proeftuin met experimenteerruimte. Daarnaast worden slimme netwerken onderzocht die bijdragen aan dit innovatieve productielandschap. Zo behoudt de Noordelijke Randstad excellente logistieke ketens.
- ***Entree van Nederland***: Er wordt een systeemsprong in het OV-organiseren op alle schaalniveaus gerealiseerd, passend bij de uitstraling en functionaliteit van de internationale entree van Nederland en de MRA. De robuustheid c.q. betrouwbaarheid van de verbindingen van en naar Schiphol moet zowel op regionaal niveau (DUS) als nationaal en internationaal sterk worden verbeterd.
- ***Zaan-IJ-oevers***: Om de Zaan-IJ-oevers echt tot absoluut topmilieu te laten doorgroeien zijn naast de verdichtingsopgave rondom XL-knooppunt Amsterdam CS ook waterfrontontwikkelingen nodig zoals bijvoorbeeld verbetering oeververbindingen, een extra metrohalte of een culturele voorziening op nationaal niveau.
- ***Amsterdam Science Park***: Voor de toplocaties in de MRA geldt dat ‘Amsterdam Sciencepark’ een verbetering van de ‘first & last mile’ behoeft. Het treinstation is gerealiseerd en goed in gebruik. Door de perifere ligging is er daarnaast ook een betere en directere ontsluiting voor weg en OV nodig. Concreet betekent dit een extra indirecte aansluiting via de afslagen oprit van de S113 op de A10 en een nieuwe, hoogwaardige, trillingvrije tramverbinding met het Amstelstation. Daarnaast zal ook de huidige tunnel onder het spoor moeten worden uitgediept.
- ***Utrecht Healty Urban Corridor***: De forse groei van Utrecht vindt (naast de afronding van Leidsche Rijn) geconcentreerd binnenstedelijk plaats in en rond het Stationsgebied (verdichting XL knooppunt: inclusief Jaarbeurskwartier en het nabijgelegen transformatiegebied langs het Merwedekanaal) en op het Utrecht Science Park. Ambitie is die verstedelijkingsopgave en de daarmee samenhangende bereikbaarheidsopgave op een gezonde wijze vorm te geven (‘healthy urban living’), gebruikmakend van de uitgebreide kennisinfrastructuur op het gebied van life science van instellingen en bedrijven in stad en regio Utrecht.

Zuidelijke Randstad

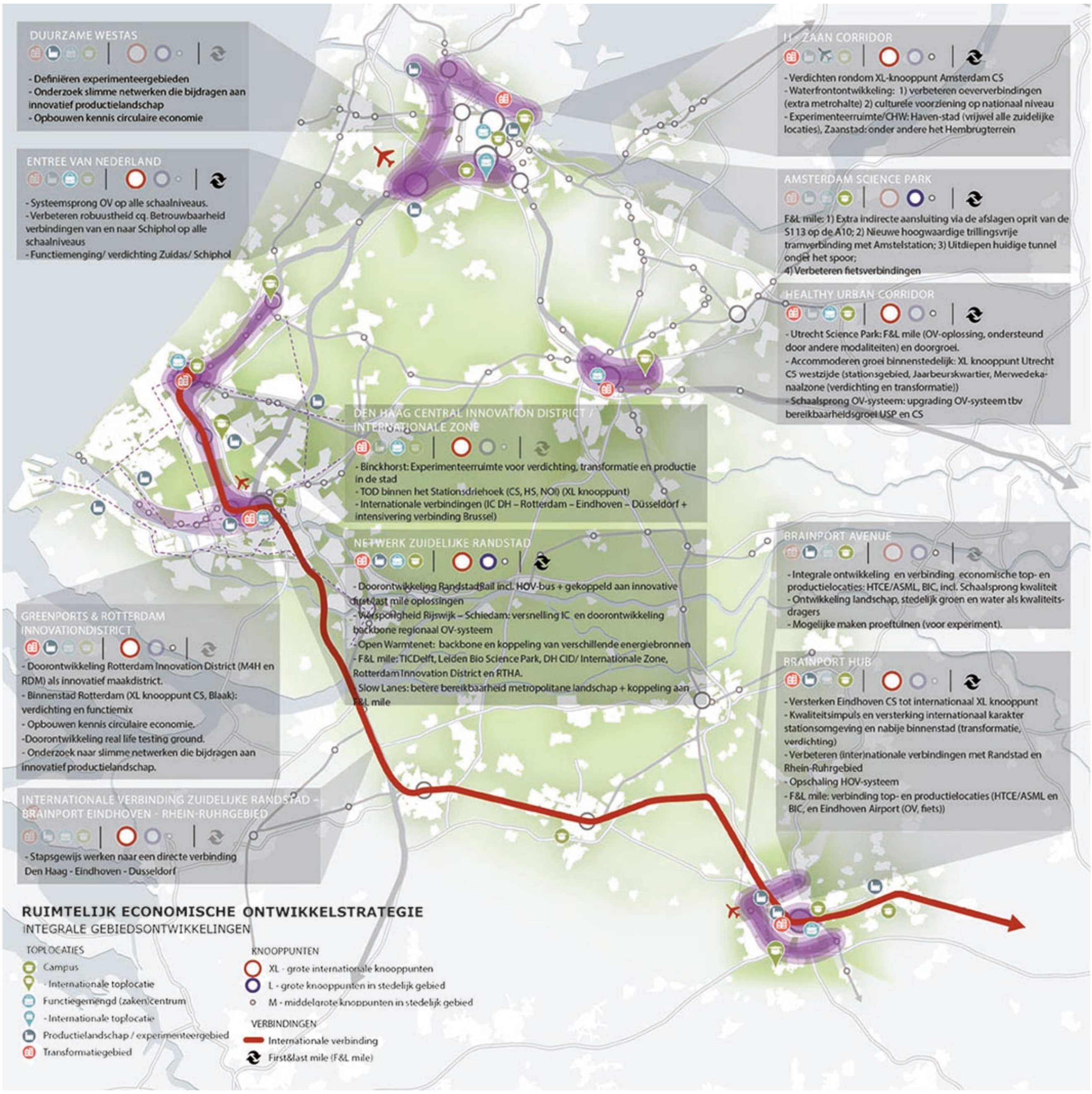
- ***Den Haag Central Innovation District/Internationale Zone***: Het gebied is de verbindende schakel tussen de Binnenstad, Beatrixkwartier, Binckhorst en de Internationale Zone. Den Haag Central Innovation District/Internationale Zone biedt enorme kansen voor verdichting, verbindingen en kwaliteitsverbetering rondom drie belangrijke knooppunten (XL-knooppunt stationsdriehoek: Den Haag CS, HS en LvNOI) door TOD en voor vernieuwende economische activiteiten. Met name de Binckhorst biedt experimenteerruimte voor transformatie en verdichting met oog voor innovatieve kleinschalige productie in de stad. Vanuit de XL-knoop zijn betere ‘first & last mile’ verbindingen tussen de verschillende onderdelen nodig. Het gaat dan vooral om loop- en fietsverbindingen en een schaalsprong

van het regionale OV-netwerk met verbeterde bereikbaarheid van de kust, in combinatie met de doorontwikkeling van de Internationale Zone. De opgave rondom de internationale connectiviteit betreft de IC verbinding van Den Haag via Rotterdam en Eindhoven naar Düsseldorf en de verdere verbetering van de verbinding naar Brussel.

- ***Netwerk Zuidelijke Randstad***: Het versterken van de netwerk- en innovatiekracht van de Zuidelijke Randstad vergt integrale investeringen op drie thema's: 1) Het vergroten van de agglomeratiekracht en het verkorten van reistijden naar toegangspoorten tot het internationaal netwerk door de doorontwikkeling van de Randstadrail als ruggengraat van het OV (door onder meer het realiseren van viersporigheid), de bundeling van het HOV-bussysteem en innovatie in het flexibel individueel vervoer voor de first & last mile. 2) De verduurzaming van de energievoorziening door te investeren in een open warmtenet als ruggengraat voor een open netwerk dat verschillende energiedragers en bronnen met elkaar kan koppelen. 3) De attractiviteit en bereikbaarheid van het metropolitane landschap onder meer door te investeren in 'Slow Lanes' voor een betere bereikbaarheid, kwaliteit en beleving van de Zuidelijke Randstad.
- ***Greenports & Rotterdam Innovation district***: In de overlap van stad, main- en greenport raken belangrijke elementen voor de 'Next economy' steeds meer met elkaar verweven. Er ontstaat een 'real life testing ground' voor innovaties in energievoorziening, voedselproductie en stedelijke maakindustrie. Er worden slimme netwerken onderzocht die bijdragen aan de continue doorontwikkeling van excellente logistieke ketens van haven, stad en greenport. De Rotterdam Innovation District ontwikkelt zich - als potentiële kern van dit gebied - naar een innovatief maakdistrict met experimenteerruimte en fieldlabs die ingebed zijn in het gehele innovatie-ecosysteem van de regio en Nederland. Het vergt stedelijke kwaliteit en ontmoeting, smart infrastructure, faciliteren van ondernemers en eindgebruikers en ruimte voor innovatieve woon(werk)vormen. De opgave ligt ook in de ontwikkeling van de 'software', zoals marketing, events en acquisitie. De doorontwikkeling van de binnenstad als City Lounge aan de rivier hangt hiermee samen. Hier is verdere verdichting het uitgangspunt voor zowel wonen als werken. Het gaat daarnaast om verbindingen tussen gebieden zoals het Erasmus Medisch Centrum, Rotterdam Centraal, Blaak en de EUR, en om aandacht voor transformatie van gebieden én vastgoed.

Brainport Eindhoven

- ***Brainport Hub***: Brainport Hub integreert meerdere opgaven uit de door Rijk, provincie en gemeente vastgestelde gebiedsvisie BrainportCity tot één opgave Eindhoven CS Internationaal XL-knooppunt die inzet op de versterking van Brainport in het internationaal netwerk in Noordwest-Europa. De opgave betreft de versterking van station Eindhoven tot internationaal XL-knooppunt door het verbeteren van de (inter)nationale verbindingen met onder andere de Randstad, Rhein-Ruhrgebied en via Breda met Brussel/Parijs/Londen, de opschaling van het HOV-systeem en de first & last mile-verbinding met haar economische top- en productielocaties, zoals HTCE/ASML en BIC, en Eindhoven Airport. De versterking van Eindhoven CS vraagt om een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving en de nabije binnenstad door onder andere transformatie, verdichting en versterking van internationaal karakter, de realisatie van creatieve woon- en werkmilieus en van ontmoetingsplekken en stedelijke voorzieningen.
- ***Brainport Avenue***: Ook dit is een onderdeel van het adaptief programma BrainportCity dat zich richt op de integrale ontwikkeling en verbinding van de economische top- en productielocaties in Brainport, zoals HTCE/ASML en BIC, en Eindhoven Airport Daaronder worden begrepen de schaalsprong in kwaliteit, de first & last mile-verbinding, de ontwikkeling van landschap, stedelijk groen en water als kwaliteitsdragers en het mogelijke maken van proeftuinen (voor experiment).
- ***Internationale verbinding Zuidelijke Randstad- Brainport Eindhoven - Rhein-Ruhrgebied***: Gezien de intensieve economische relaties tussen Nederland en Duitsland en de belangen van onze internationale concurrentiekracht, zijn optimale fysieke verbindingen met Duitsland noodzakelijk. Een goede spoorverbinding vanuit de Zuidelijke Randstad en Brainport ontbreekt. Een snelle, intercityverbinding Den Haag-Rotterdam-Eindhoven-Düsseldorf verbindt twee belangrijke Nederlandse economische regio's, Mainport Rotterdam en Brainport Eindhoven met het Ruhrgebied en het Duitse achterland én twee bestuurlijke centra, Den Haag en Düsseldorf, direct met elkaar. De grootste investeringen zijn nodig in Duitsland (+/- € 100 mln.). Daarvoor dringen de Rijkspartijen, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven gezamenlijk bij hun Duitse partners aan op het doen van deze investeringen op korte termijn. Maar ook in Nederland zijn, met name rond de knoop Eindhoven en station Venlo, extra maatregelen nodig. Voor de exploitatie wordt in de Vervoersconcessie Hoofdrailnet 2015-2025 de aanzet gegeven middels een zware inspanningsverplichting voor NS om een intercity tussen Eindhoven en Düsseldorf te realiseren. De exploitatiemogelijkheden worden onderzocht in het kader van de TEN-T studie 3EUStates2Cross.



Kaart 2: ruimtelijk economische ontwikkelstrategie – integrale gebiedsontwikkelingen.

Zie bijlage 4: Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie – integrale gebiedsontwikkelingen (grotere versie).

4. Vervolg

4.1 Verdere uitwerking REOS

In deze bestuurlijke intentieverklaring zijn gezamenlijke ambities en opgaven geformuleerd en zijn eerste prioriteiten gesteld. Daarmee is een eerste stap gezet in het proces om te komen tot een volledig uitgewerkte ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie.
Het vervolg zal zich richten op:

- de wijze waarop de samenwerking van de deelnemende en toetredende partijen vorm zal worden gegeven, de 'governance'. Het rapport 'Maak Verschil' van de Studiegroep Openbaar Bestuur is hierbij een belangrijke bouwsteen en inspiratiebron.[17] (Denkbaar is een aanpak waarbij coalities op deelterreinen worden gevormd; een eerste verkenning naar de opties voor de organisatie van de samenwerking heeft reeds plaatsgevonden);
- verdere uitwerking van de hierboven beschreven keuzen en maatregelen;
- verdere uitwerking van de opgaven op het vlak van niet-fysieke netwerken (zoals ICT) en op het vlak van woon- en leefklimaat;
- de wijze waarop de strategie zal doorwerken in de voorbereiding van de Nationale Omgevingsvisie, het toekomstbeeld Openbaar Vervoer en Investeringsstrategie Bereikbaarheid en regionale strategieën;
- een verkenning van de wenselijkheid en mogelijkheid om de strategie te verbreden naar andere domeinen, die relevant zijn voor de internationale concurrentiepositie, zoals economie, opleidingsniveau enz.;
- een marktgerichte strategie ('surfing the waves') met oog voor flexibiliteit en adaptiviteit. Die wendbaarheid zal vormgegeven moeten worden. Hier ligt een relatie met de 'governance': wendbaarheid vergt stuurlui!

De partijen die de verklaring hebben ondertekend zetten gezamenlijk de schouders onder deze vervolgstappen en zullen jaarlijks de voortgang bespreken.

4.2 Samenhang met andere trajecten

In het kader van bestaande uitvoeringsprogramma's van het Rijk, metropoolregio's, provincies en gemeenten wordt (impliciet) vaak reeds bijgedragen aan de versterking van de internationale concurrentiekracht. De ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie versterkt de wenselijkheid om tot daadwerkelijke en spoedige uitvoering van de projecten uit deze programma's over te gaan. Ook knooppuntontwikkeling (koppeling van investeringen in infrastructuur aan ruimtelijke ontwikkeling) is een onderwerp dat hoog op de agenda staat van de betrokken overheden. De volgende bestaande trajecten zijn van belang.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
In de in 2018 te verschijnen Nationale Omgevingsvisie staan de belangrijkste plannen en ambities voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Nederland op de lange termijn. Op dit moment zijn er circa 80 visies en beleidsplannen. Deze visies zullen opgaan op in een integrale Nationale Omgevingsvisie. Onderdeel van het traject naar de NOVI is de dit jaar te verschijnen Nationale OmgevingsAgenda (NOA). In de NOA zullen het proces naar de NOVI en mogelijke thema's voor beleidsintegratie opgenomen worden.
Een belangrijk aspect bij de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving is de bijdrage aan de versterking van de economische ontwikkeling en de internationale concurrentiepositie van Nederland. De ruimtelijk economische ontwikkelstrategie (REOS) en de Beleidsverkenning Vestigingsplaatskwaliteit Nederland (BVNL) zijn belangrijke voortrajecten voor de NOA en de NOVI en zijn het afgelopen jaar in het NOA/NOVI-traject benut. Ook afspraken gemaakt in het kader van REOS zullen langs deze lijn hun weg vinden naar de NOVI.

Toekomstbeeld OV
Het Toekomstbeeld OV is een gezamenlijk programma van overheden, vervoerders en ProRail. De hoofdvraag is: wat is het toekomstbeeld voor het openbaar vervoer rond 2040 en wat betekent dit voor de keuzen waar Rijk, regio en de openbaar vervoerssector de komende jaren voor staat. Deelvragen zijn:

[17] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/03/15/rapport-maak-verschil.

Het Toekomstbeeld OV is een gezamenlijk programma van overheden, vervoerders en ProRail. De hoofdvraag is: wat is het toekomstbeeld voor het openbaar vervoer rond 2040 en wat betekent dit voor de keuzen waar Rijk, regio en de openbaar vervoerssector de komende jaren voor staat. Deelvragen zijn:

- welke ontwikkelingen zijn de drijvende krachten voor het openbaar vervoerssysteem van de toekomst en welke toekomstscenario's passen daarbij?
- wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen per schaalniveau waarop het openbaar vervoerssysteem functioneert?
- aan welke knoppen kan worden gedraaid om het systeem te optimaliseren?
- welke keuzes en opgaven komen voort uit het toekomstbeeld, en welke maatregelen kunnen worden genomen op de korte- en middellange termijn.

Wat betreft de internationale verbindingen is in het BO-MIRT (najaar 2015) met de Zuidvleugel afgesproken dat voor de lange termijn (na 2028) in samenwerking met de NS een onderzoek wordt uitgevoerd naar de realiseerbaarheid (technisch, capaciteit en exploitatiemogelijkheden) en kosten/baten van twee mogelijke directe en snellere verbindingen van de zuidelijke Randstad met Duitsland; te weten één via Breda-Eindhoven en één via Utrecht-Arnhem.
Vanuit het inhoudelijk belang van de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie onderkennen de partners dat het cruciaal is dat Eindhoven wordt aangesloten op het internationale spoornetwerk. De relevante REOS-partners werken vanuit dat belang gezamenlijk aan de ontwikkeling van de internationale verbinding Zuidelijke Randstad-Eindhoven - Rhein-Ruhrgebied zoals in deze intentieverklaring is verwoord op pagina 27; par. 3.6.

Het eindproduct zal een overzicht bieden van mogelijke maatregelen voor de periode 2020-2040 om in te kunnen spelen op het toekomstbeeld. Het Toekomstbeeld OV is medio 2017 gereed. De REOS maakt duidelijk welke locaties en gebieden vanuit agglomeratiekracht belangrijk zijn. Hiervan zal gebruik worden gemaakt bij de opstelling van het Toekomstbeeld OV.

Lange termijn Verkenning Wegen
Het doel van de Lange termijn agenda Wegen is om samen met de partners in het wegendomein inzicht te krijgen in de lange termijn opgaven met betrekking tot wegen en wegvervoer (voor de periode 2028-2040). De Lange termijn agenda zal eind 2016 gereed zijn. Deze verkenning biedt input voor de Nationale Omgevingsvisie.
De regionaal-economische ontwikkelingsstrategie (REOS) maakt duidelijk welke locaties en gebieden vanuit van agglomeratiekracht belangrijk zijn. Hiervan zal gebruik worden gemaakt bij de opstelling van het Lange termijn Wegen agenda.

Agenda Stad en de City Deals
In Programma Agenda Stad werken steden, Rijk en andere publieke en private partners samen gericht op het versterken van de groei, innovatie en leefbaarheid van steden. Dit gebeurt onder andere in de vorm van City Deals. In City Deals gaan deze partijen gezamenlijk op zoek naar innovatieve oplossingen voor concrete, stedelijke transitieopgaven. Bij de uitwerking van de 'gezamenlijke strategische REOS-trajecten' kan worden verkend of er aangesloten kan worden bij lopende en/of in voorbereiding zijnde City Deals van Agenda Stad. Bijvoorbeeld voor de thema's 'Toplocaties, Netwerken en Knooppunten / TOD' zijn onder meer de volgende City Deals in uitvoering interessant: Roadmap Next Economy, Warm Welkom voor Talent, Binnenstedelijk Bouwen en Transformatie en Klimaatadaptatie. Hetzelfde geldt voor de City Deals die in voorbereiding zijn: Circulaire Stad, Stedelijke Bereikbaarheid, Health hub en Gezonde verstedelijking.

De Beleidsverkenning Vestigingsklimaat Nederland *(BVNL)*
In de BVNL is de versterking van de internationale concurrentiepositie van de regio's Zuid-Limburg, Venlo en omgeving, west- en midden- Brabant, Arnhem-Nijmegen-Wageningen-Ede, Twente en Groningen verkend. Er zijn ruimtelijke strategieën ter versterking van het vestigingsklimaat ontwikkeld via een serie onderzoeken en de verbinding met regionale kennis. Daarbij is de samenhang tussen regio's en topsectoren onder de loep genomen. Inhoudelijke bouwstenen en bestuurlijke afspraken vanuit REOS en BVNL zullen worden verankerd in de Nationale Omgevingsagenda (2016) en uiteindelijke in de Nationale Omgevingsvisie (2018).

MIRT
Deze intentieverklaring biedt een aanvullend ruimtelijk-economisch perspectief op een aantal MIRT-vraagstukken. Een aantal gebiedsgerichte MIRT-opgaven zijn in het kader van REOS eveneens aangeduid als 'gebiedsicoon' (zie par. 3.5). De MIRT-aanpak en het REOS-perspectief versterken elkaar.
Binnen het REOS-gebied loopt een aantal MIRT-onderzoeken (en investeringsagenda's die via het BO-MIRT aan de orde kunnen worden gesteld) waar de koppeling tussen infrastructuur en ruimtelijke inrichting uitdrukkelijk wordt gelegd. Het gaat onder andere om de volgende - voor REOS relevante - MIRT-onderzoeken:in het kader van Meer Bereiken onderzoeken en verkenningen ('Noordwestkant Amsterdam', 'Oostkant Amsterdam','Corridor

onderdeel uit van deze MIRT-onderzoeken. Op het gebied van logistiek worden studies naar de ‘goederencorridor Oost’ en ‘goederencorridor Zuid’ uitgevoerd. Voor productielandschappen en de vergroeningsopgave ligt een relatie met MIRT-onderzoek ‘Greenports en de samenwerking met de Mainports’.

Colofon

Deze Bestuurlijke Intentieverklaring Ruimtelijk-Economische OntwikkelStrategie (REOS) is getekend op 9 juni 2016 te Rotterdam.

Aan REOS nemen vertegenwoordigers deel van de volgende instanties:

- Noordelijke Randstad: Gemeente Amsterdam, Gemeente Almere, Gemeente Utrecht, Provincie Flevoland, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland.
- Zuidelijke Randstad: Gemeente Den Haag, Gemeente Rotterdam, Provincie Zuid-Holland.
- Brainport Eindhoven: Gemeente Eindhoven, Gemeente Tilburg, Provincie Noord-Brabant.
- Amsterdam Economic Board, Economic Board Utrecht, Economische Programmaraad Zuidvleugel, Brainport Regio Eindhoven.
- De ministeries van Infrastructuur en milieu, Economische Zaken en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Kaarten: Urhahn, Stedenbouw & Strategie.

Den Haag, juni 2016.

RUIMTELIJK ECONOMISCHE ONTWIKKELSTRATEGIE

STRUCTUURKAART TOPLOCATIES



TOPLOCATIES

- CAMPUS: INTERNATIONALE TOPLOCATIE
- CAMPUS
- FUNCTIEGEMENGDE (ZAKEN)CENTRA: INTERNATIONALE TOPLOCATIE
- FUNCTIEGEMENGDE (ZAKEN)CENTRA
- TRANSFORMATIEGEBIED
- EXPERIMENTEERGEBIED
- PRODUCTIELANDSCHAP
  - GREENPORT
  - MAINPORT
- SAMENHANG

RUIMTELIJK ECONOMISCHE ONTWIKKELSTRATEGIE

STRUCTUURKAART NETWERKEN



NETWERKEN

(INTER)NATIONALE SPOORVERBINDINGEN

(INTER)NATIONALE SPOORVERBINDINGEN (AMBITIE)

INTERREGIONALE SPOORVERBINDINGEN

REGIONALE SPOORVERBINDINGEN

SNELWEGNET

WARMTENET

DATAPORT

VLIEGVELD

Bijlage 2

RUIMTELIJK ECONOMISCHE ONTWIKKELSTRATEGIE

STRUCTUURKAART KNOOPPUNTEN



KNOOPPUNTEN |
verdichten binnen daily urban system

XL - grote internationale knooppunten

L - grote knooppunten in stedelijk gebied

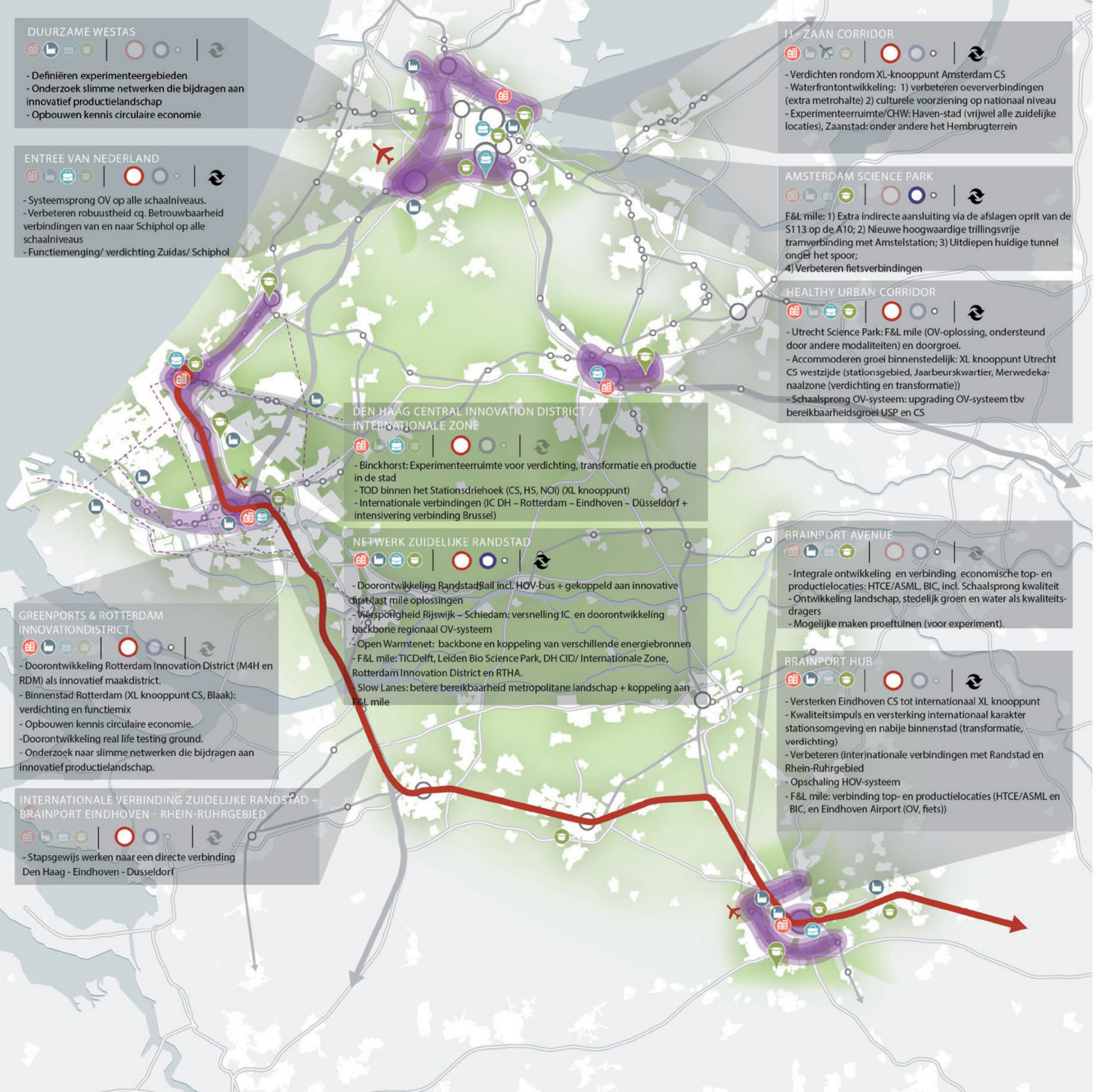
M - middelgrote knooppunten in stedelijk gebied

INDICATIE DAILY URBAN SYSTEM - selectief verdichten

Bijlage 3

RUIMTELIJK ECONOMISCHE ONTWIKKELSTRATEGIE

INTEGRALE GEBIEDSONTWIKKELINGEN



TOPLOCATIES
- Campus
- - Internationale toplocatie
- Functiegemengd (zaken)centrum
- - Internationale toplocatie
- Productielandschap / experimenteergebied
- Transformatiegebied

KNOOPPUNTEN
- XL - grote internationale knooppunten
- L - grote knooppunten in stedelijk gebied
- M - middelgrote knooppunten in stedelijk gebied

VERBINDINGEN
- Internationale verbinding
- First&last mile (F&L mile)

Bijlage 4